AeroMagazin

despre oameni și mașinile lor zburătoare

Nr.4 mai 2002 apare la două luni preț 59 900 lei

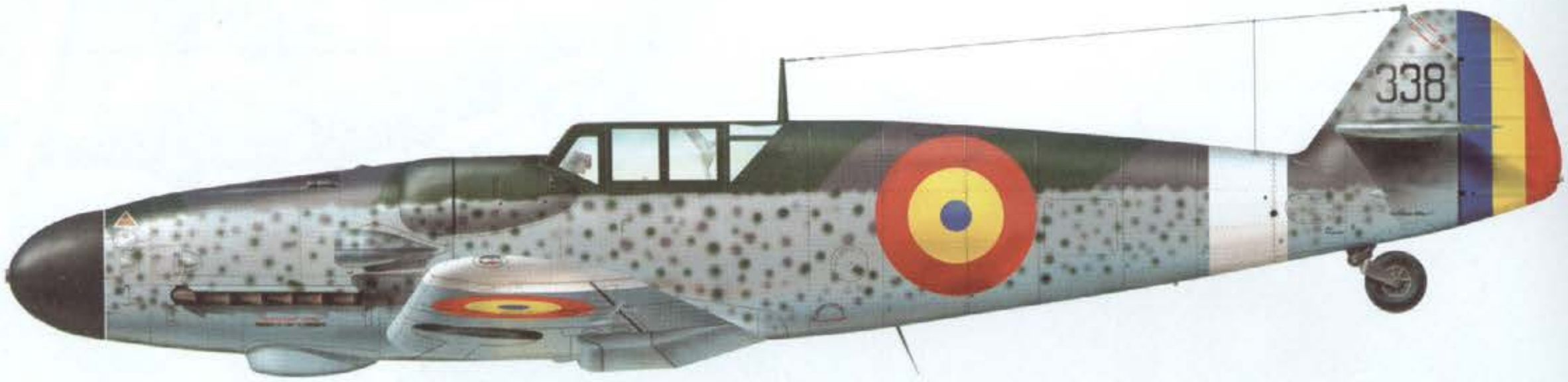
Bf 109 *versus* Bf 109

Grupul 9 Vânătoare pe frontul de vest

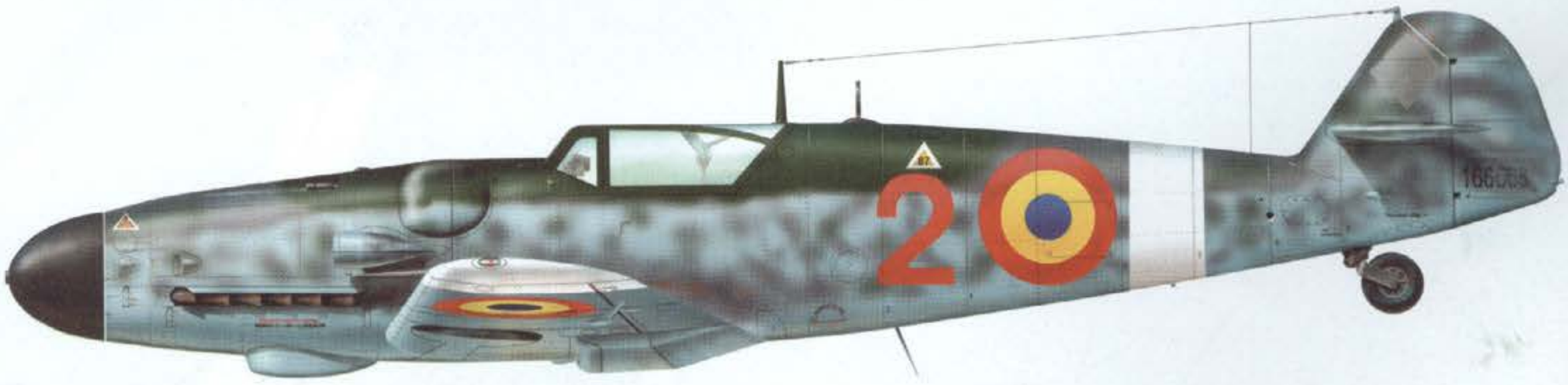
- Monografie MiG 21 “Mongol”
- Fw 190 Dora 9
- Dick Bong Regele Pacificului
- Nicolae Cujbă, specialistul român în Boeing
- Teroarea Libiei: F-111
- Caproni Ca 183Bis

Messerschmitt 109 G-6, așa cum se prezenta în primăvara lui 1945 pe aerodromul de la Miscolk.

Messerschmitt 109 G-6 cu cabină Erla (Galland), aparținând locotenentului aviator Mircea Șenchea, comandantul Escadrilei 47 (galben) .



Un Messerschmitt 109 G-6 asamblat la IAR Brașov, pe care s-au testat carenaje alungite la mitralierele de capotă, în scopul de îmbunătățire a aerodinamicii. A aparținut locotenetului aviator Fotescu Constantin.



"Doi Roșu", cu numărul de fabricație 166068, "rupt" într-o aterizare forțată de locotenetul Pop Horia pe 4 martie 1945, după o misiune de însoțire la Ju-87, nu a fost în nici un caz avionul cu care a fost doborât Bâzu pe 25 februarie (episodul Dârjan), așa cum susține domnul Denes Bernad, în lucrarea "Romanian Air Force-prime decade 1938-1947" apărută în 1999 ca publicație Squadron/Signal. În același context, numărul de fabricație al avionului era cel amintit mai sus și nu 166169 cum se afirma în lucrarea domnului Bernad. Dârjan zbura în acea zi fatală pe G-6 "9 galben" cu numărul de fabricație 166248.

Profile color de Teodor Liviu Moroșanu

AeroMagazin

despre oameni și mașinile lor zburătoare

o publicație **Romec Press SRL**
General Manager: Mihai Aldea

C.P. 76 Oficiul Poștal 30
București
aeromagazin@pcnet.ro

REDACȚIA
Director: Teodor Liviu Moroșanu
Redactor Șef: Mirel Podoleanu
Secretar de redacție: Iulian Robănescu
Reporter special permanent: Ioan Ștențel

Colaboratori:
Alcade de Mostoles (Barcelona)
Dan Antoniu
George Cicoș
Patrick Laureau (Chile)
Felix V. Ghica
Vasile Tudor (Pitești)
Iulian Macovei (Botoșani)
Costin "Teo" Graur (Tel Aviv)
Amaury Du Soulier (Paris)
Ghiocel MIhai Apostol (Londra)
Laurențiu Dumitru Chelaru (Atena)

Parteneri speciali:
Carlos Lievens (Belgia)
Ioan Ștențel
Teodor Liviu Moroșanu
Jose Fernandez (Franța)
Theodor Nikolaevici (Berlin)
și
Doru Vârlan

Coperta și profilele color
Teodor Liviu Moroșanu

Machetarea
Răzvan Bontaș

Prepress: Silco International
Strada Someșul Rece nr. 15A, București,
Tel.: 231.43.23

Tiparul: **Best Print**, Strada Valea Oltului 65,
București, Tel.: 444.16.03, 444.11.34

Reproducerea chiar și parțială a articolelor și ilustrațiilor din această revistă este interzisă.
All contents copyright Aeromagazin.

Pentru publicitate contactați redacția.

Întârzieri

Întârziem, întârziem. Explicațiile sunt de prisos. Scriu editorialul pe 9 mai dimineața și mi se pare destul de greu de crezut, cu toate eforturile celor de la Best Print, că numărul patru va ajunge în chioșcuri până pe 15. În orice caz, eu cred că a meritat așteptarea. Este un număr foarte bogat, așa cum vor fi toate de aici încolo.

Mai multă aviație modernă, mai mult modelism! Cam ăsta ar fi sloganul. Cel puțin jumătate dintre paginile numerelor viitoare vor fi consacrate aviației mai apropiate de zilele noastre. Patru pagini, realizate de cei de la RHC, începând de la numărul cinci, vă vor pune în temă cu un modelism modern, cu modelismul momentului cum s-ar spune, lucruri care m-au fascinat când am auzit că există și care mi s-au părut mult mai abordabile decât credeam. Dincolo de ABC-ul RC, vă veți putea delecta cu montarea unor machete zburătoare, deocamdată nu vă spun ce.

Toată lumea mă întreabă când va fi gata suplimentul. E gata, din punctul nostru de vedere. Exemplarele fiind însă broșate, copertile mai groase și macheta destul de complicată, o să mai dureze ceva timp. Nu foarte mult. Să spunem două-trei săptămâni. Uf! Îmi pare rău. Cei care s-au abonat, sau se vor abona în continuare, le vor primi recomandat, pentru a nu fi probleme. Mai acordați-mi puțină răbdare, doamnelor și domnilor! Nu s-a întâmplat nimic, este vorba doar de dificultatea de a gestiona totul cu o echipă mică, deși entuziastă.

Până una-alta bucurați-vă de acest număr nou, și foarte consistent. 64 de pagini! Două articole despre români și acele superbe fotografii de "G"-uri românești, neprețuite.

Dacă am întârziat în luna mai, cu numărul și cu suplimentul, puneți-o pe seama primăverii. Așa v-ar veni mai ușor să credeți că nu am depășit, totuși, sfertul academic...

Mihai Aldea

Cuprins

3- Actualități aeronautice
redacția Aeromagazin

7- Pigs on the wings
de Iulian Robănescu

16- Gloster Meteor (II)
de Felix V. Ghica

25- Bf 109 versus Bf 109
de Vasile Tudor

39- Specialistul nostru în Boeing
de Dan Antoniu și George Cicoș

43- Bong - Regele Pacificului
de Medin Robănescu

49- Caproni Ca 183Bis
de Teodor Liviu Moroșanu

50- Focke Wulf Fw-190D-9
de Mihai Aldea

55- MiG-21 "Mongol"
de Iulian Robănescu

Ilustrația copertei: Mircea Șenchea pe "1 galben" este urmărit de Heinz Ewald "Essau", pe un G-10, până deasupra aerodromului Miskolc. Episodul are loc pe pe 23 decembrie 1944, ziua în care este doborât Marinciu, tot de Bf-uri germane din II/Jg 52.

În numărul viitor: Northrop XP-56 "Black Bullet"

DAN ANTONIU

GEORGE CICOȘ

VÂNĂTORUL IAR - 80

ISTORIA UNUI EROU NECUNOSCUT

Comenzi la telefon 092 502 958

Disponibil.

Actualități aeronautice

■ Patru MiG-uri pentru NATO

Cehia a scos din serviciu ultimele 10 avioane Suhoi-22, după ce alte 13 fuseseră retrase în octombrie anul trecut din cauza oboselii excesive a materialului de proveniență ex-sovietică.

În prezent, pentru a asigura apărarea propriului spațiu aerian și pentru a face față unor posibile participări la misiuni specifice condiției sale de aliat al NATO, aviația militară cehă mai are la dispoziție 8 avioane MiG-21 nemodernizate, dintre

SU-22 au fost retrase din serviciu în Cehia.

care doar 4 operaționale.

Speranța îmbunătățirii situației se leagă de livrarea celor 72 de avioane L-156,

F-15K, un avion excelent, după părerea sud-coreenilor.

imaginea avionului Rafale. Aceștia au replicat că Rafale este bun, dar avionul american, considerat de altfel de toată lumea drept cel mai bun avion de luptă contemporan, este excelent.

Pentru viitorul lor F-15, sud-coreenii au ales puternicul motor F110-GE-129, cel mai puternic dintre cele instalate pe acest avion, menținând astfel în activitate dincolo de Pacific nu una, ci două linii de fabricație din două companii diferite.

F-ul 15 sud-coreean va fi înarmat până

Un MiG-21 ceh, rămas alături de celelalte trei să "scape țara".

dintre care primele 36 au sosit la unități, urmând să fie înzestrate cu armament aer-aer, fiindcă până la Gripen mai este...

■ Rafale este bun, dar F-15 este excelent

Astfel au răspuns sud-coreenii francezilor, care au făcut o criză de orgoliu rănit după ce Coreea de Sud a decis să achiziționeze 40 de avioane Boeing F-15K, livrabile între 2005 și 2008 în cadrul unui contract de 4,6 miliarde de dolari.

Sud-coreenii au ales după doi ani de suspense între F-15, Su-35, Rafale și Eurofighter Typhoon. Iar dacă Suhoiul și Eurofighter-ul au plecat primele acasă fără nici o supărare, francezii i-au acuzat pe sud-coreeni că alegând F-15 au afectat în dinți cu rachete AIM-120C, AIM-9X, Harm și Harpoon.

Avionul va fi dotat cu aparatură ultramodernă de protecție electronică activă și pasivă, va dispune de echipament JDAM (Joint Direct Attack Munition) - GPS și va oferi principalele informații pilotului prin afișare cu ajutorul sistemului JHMCS (Joint-Helmet Mounted Cueing System) direct pe vizorul integrat al căștii de zbor.

■ Tăcut, dar supersonic

US DARPA (Defence Advanced Research Projects Agency) este o onorabilă instituție americană care se ocupă cu scrutarea viitorului și împărțirea de proiecte, care o dată puse în practică să nu facă Statele de râs.

Un astfel de proiect este și QSP (Quiet Supersonic Platform), nu mai puțin pretențios decât realizarea unor submarine a căror suprafață exterioară să se comporte aidoma pielii cetaceelor.

Pentru continuarea cercetărilor privind realizarea unei astfel de platforme cu destinație evident militară, DARPA a ales companiile Lockheed Martin și Northrop Grumman.

Se speră ca din efortul acestora să rezulte până în anul 2020 un aparat de luptă supersonic, așa cum spuneam, teribil

Airbus A330-200 VR-HLC al Cathay Pacific deasupra orașului Hong Kong.

Eurofighter-ul ridiculizat din nou.

de silențios, pilotat sau nu.

Specialiștii americani au stabilit că o aeronavă supersonică oferă un raport mai bun dintre ciclul de viață propriu și numărul de ținte distruse și asta nu doar prin comparație cu vreo aerodină hipersonică.

Pentru instalația de propulsie este responsabil General Electric care lucrează deja la un motor cu ciclul adaptabil.

Să ne amintim că pe la sfârșitul anilor șaizeci a mai existat un program Q-Plane din care a rezultat un motoplanor Schweizer foșnind ușor din elice, proiect peste care ulterior s-a așternut... tăcerea.

■ Noi avioane pentru Cathay Pacific

Compania Cathay Pacific a anunțat completarea în viitorul apropiat a flotei sale de avioane lung-curier cu alte trei Airbus A 330 echipate cu motoare Rolls-Royce Trent, a căror livrare va începe anul următor și cu un număr egal de Boeing-uri 777.

Cathay Pacific a fost înființată la 24 septembrie 1946 de doi piloți veterani, unul american și unul australian, fiecare dintre ei participând la constituirea capitalului cu câte un dolar Hong-Kong, americanul Roy Farrell aducând ulterior de peste Pacific un Dc-3, primul avion al companiei. În acel an CP a transportat cu unicul Dakota 3000 de pasageri și 15 tone de mărfuri pentru ca, peste o jumătate de secol, bilanțul anual să ajungă 10 milioane de pasageri și 500 000 tone de mărfuri. În prezent, dotarea de bază a companiei este formată din 38 de avioane B747, 11 B 777, 11 A330 și 10 A 340.

Un 777 al Cathay Pacific.

■ Victime

Recent, la Williamton Airport, în New South Walesh, Australia, un bătrân De Havilland Tiger Moth s-a rupt în aer omorând pilotul în același timp și proprietar al avionului. De puțină vreme aviația a început să omoare și altfel: comunitatea piloților de linie europeni a fost șocată de recenta sinucidere a unui fost pilot comandant într-o importantă companie continentală lăsată să falimenteze într-o țară al cărei nume ne este jenă să-l amintim aici. Au rămas cinci copii orfani și o văduvă plină de datorii...

■ Compania China Eastern a început instalarea ușilor blindate pentru cabinele echipajelor începând cu avioanele care zboară spre Statele Unite.

■ Schweizer Aircraft cunoscutul constructor de mini-elicoptere a anunțat înlocuirea din iunie anul acesta a modelului 300 CB cu 300 CBi, având injecție de carburant și arborele principal de transmisie reproiectat.

■ Mongolian Airlines a închiriat încă un B737-800 de la GATX, avionul urmând să înceapă zborurile comerciale în iulie acest an.

■ Încet, Eurofighter-ul

La 14 aprilie anul în curs a decolat la Warton, Lancashire, Marea Britanie, primul Eurofighter de serie produs de BAE Systems (IPA1), urmând zborurilor inaugurale efectuate de avioanele produse de Alenia Aeronautica și EDAS., la 5 și respectiv 8 aprilie.

Evenimentul face parte din seria de progrese înregistrate la BAE Systems în cadrul programului Eurofighter, serie care mai cuprinde primul tir ghidat executat cu o rachetă Raytheon AIM-120 AMRAAM (Advanced Medium Range Air-to-Air Missile) și doborârea unei ținte Mirach cu o rachetă AMRAAM lansată de pe avionul de firmă DA4. Racheta AMRAAM va înarma Eurofighter-ul până când MBDA va începe să livreze moderna rachetă Meteor -BVR (Beyond-Visual-Range).

Un F-16 căruia RADA îi va aplica programul ASIP.

■ Adevăratul avion european

În urmă cu vreo lună de zile, la Bruxelles, cu ocazia ceremoniei fotografiei de grup făcută de mai marii Europei pe niște scări, domnul Javier Solana le-a arătat partenerilor unionali o barză pe un acoperiș, toată lumea bucurându-se cu gura până la urechi de zburătoarea reeuropenizată de timpuriu.

Din păcate, posibilitatea diriguitorilor Europei de a se bucura la fel de sincer și la vederea adevăratului avion de luptă european rămâne o îndepărtată perspectivă. În ochii acestora, nu numai că nici Jaguar-ul, nici Tornado nu corespund acestui concept, ci nici măcar Eurofighter-ul, cu numele lui cu tot.

Așa se face că este în curs un efort comun de elaborare a unei specificații privind adevăratul avion european (sic!), susținut de guvernele Marii Britanii, Franței, Germaniei, Italiei, Spaniei și Suediei (singura neimplicată în programul Eurofighter, dar care a agitat teribil spiritele în aeronautica europeană cu succesul Gripen-ului construit de Saab). Această specificație va creiona capabilitățile unui viitor avion de luptă, identificând noi sisteme și tehnologii pe care să le transpună în practică, dar care să și poată fi dezvoltate la nivelul UE. În programul denumit Future Combat Air Systems Technology s-au implicat BAE, Alenia, EADS și Saab.

Sunt în studiu probleme de comunicații, prelucrarea datelor, propulsie și comanda și controlul roboților aerieni. Cum avionul de luptă nepilotat Boeing X-45 este gata, e bine că europenii au încadrat totul într-un program de risc redus...

Sea Harrier, devenit celebru în Malvine, aici în Mediterană, la bordul HMS Invincible.

■ Harrier-ul, staționar

Încă nu au dat rezultat negocierile dintre Ministerul Apărării britanic și compania BAE Systems privind aducerea avioanelor cu decolare verticală Harrier GR.7 la standardul GR.9/9A, corepunzător conceptului Joint Force Harrier. În prezent se lucrează doar la remotorizarea a 30 de avioane GR.7 cu noul Rolls-Royce Pegasus Mk.107.

În același timp s-a anunțat și scoaterea din dotare începând din 2004-2006 a avioanelor Sea Harrier FA.2.

Cumpărarea de F-16 revopsite și recondiționate este la mare modă pe toate meridianele.

■ Lockheed Martin

Compania Lockheed Martin Aeronautics a apelat la cooperarea cu firma israeliană de avionică RADA pentru dezvoltarea programului ASIP (Aircraft Structural Integrity Programme) pentru F-16 în cadrul unui contract de 500 000 de dolari.

Programul ASIP este coordonat de USAF și vizează toți utilizatorii de avioane F-16. RADA va participa la acest program alături de Lockheed Martin în contrapartidă la contractul sus-amintit.

■ F-16 pentru Austria

US Defence Security Cooperation Agency a anunțat deja Administrația de la Washington că sunt șanse să obțină achiziționarea de către Austria a 30 de avioane F-16 A/B la un preț total al afacerii de 1 miliard de dolari, aproape la jumătate din prețul de achiziționare a unor avioane noi, eventual Gripen.

Oferta ar cuprinde aparate F-16 A/B modernizate la standard Falcon Up, cu resursa apreciabil mărită și echipate corespunzător cerințelor actuale, cu un nou radar AN/APG-66(V), cu un tun M61A1 și muniție pentru mai multe tipuri de misiuni, lansatoare LAU-129, container cu echipamente de contra-măsuri electronice AN/ALQ-131 și container PANTERA pentru programarea traiectoriei încărcăturilor ofensive dirijate.

■ AAD 2002

Africa de Sud se pregătește intens pentru ediția de anul acesta a Salonului AAD 2002 (Africa Aerospace and Defence 2002), care va avea loc între 18 și 22 septembrie la Baza aeriană de la Waterkloof. Organizatorii consideră Salonul drept principala platformă de marketing de aeronautică pentru Africa și chiar pentru întreaga Emisferă Sudică. Numai piața africană este estimată la peste 500 de aeronave de diferite tipuri necesare în următorii 20 de ani.

Pentru oaspeți, sud-africanii pregătesc expunerea statică a Hercules-ului modernizat și un zbor istoric având drept protagonist un venerabil Siyandiza Harvard. Ca și în cazul ediției precedente sunt așteptați americanii, prezenți în anul 2000 cu un B-1 Lancer și hotărâți nu doar să nu piardă nici o altă ediție ci să rămână definitiv în Africa de Sud (sic!), fiindcă au lipsit decenii de-a rândul induși în eroare de un embargo a-l cărui rost nu l-au înțeles niciodată prea bine...

arhive foto

Sus: un superb AN-2 fotografiat în timpul mitingului aerian de la M.K. 2001.
Jos: Două Antonov-uri sovietice polivalente, în zbor deasupra Poloniei.

pigs on the wings

F-111 *

de Iulian Robãnescu

În aviație, toate au fost bune și frumoase până când s-a observat că între sarcina alară (adică încărcarea în kilograme de avion pe metru pătrat de aripă) și performanțele de zbor, se instalează treptat o contradicție: o aripă cu suprafață portantă mult prea mare nu permitea viteze maxime de zbor prea mari, în timp ce aripile cu suprafețe portante reduse măreau vitezele de decolare și aterizare și (nu-i așa ?) de la pionierii aerului încoace se știe că aterizarea e totul.

În perioada interbelică au existat încercări mai întâi empirice iar ulterior științifice de rezolvare a problemei deși în practică soluția aleasă a fost, pentru multă vreme, hidroavionul.

Încercări empirice notabile au făcut francezul Makhonine, cu un avion având aripi telescopice, cărora le scădea anvergura în timpul zborului și germanul Schmeidler, constructor al unui avion la care variabila geometrică a aripii era profunzimea.

Acestor încercări li s-au alăturat cele cu urmare practică legate de mecanizarea aripii cu voleți de bord de atac și de fugă care, acționați, modificau profilul aripii făcându-l mai eficient la viteze mici.

Aripa în săgeată, intrată în faza de utilizare practică în primii ani ai celui de-al doilea război mondial în special în Germania, a complicat și mai tare lucrurile, portanța unei astfel de aripi scăzând pe măsura creșterii unghiului de săgeată. Cum nemții au început-o, ei au fost și primii care au încercat să rezolve această

F-111 TACT în zbor. NASA photo: ECN - 3931. Anul 1974.

AFTI F-111 în zbor. NASA photo EC 86-33385-04. Anul 1986.

problemă, în septembrie 1944 începând în Germania sub conducerea profesorului Waldemar Voight construcția prototipului Messerschmitt 1101, un avion experimental cu aripă variabilă, cele trei unghiuri de săgeată posibile fiind reglabile la sol.

Unitățile americane destinate să scotocească prin cutia cu surprize care devenise Germania din anii războiului au descoperit prototipul la 29 aprilie 1945 la Oberammergau, în Bavaria, terminat în proporție de 80 la sută. În mod operativ, acesta a fost expediat în Statele Unite împreună cu instrucțiunile de folosire, respectiv echipa de tehnicieni germani. După un scurt stagiu prin hangarele USAF, prototipul este cedat firmei Bell. Aici, sub conducerea inginerului R.J. Woods, prototipul este terminat și, mai mult, echipat cu un dispozitiv de schimbare a unghiului de săgeată în zbor, invenție a lui Woods. În iulie 1949 Bell obține de la DoD (Department of Defense-Departamentul Apărării) o comandă pentru două prototipuri deși spera la o serie de 24 de avioane. Denumit X-5, primul dintre acestea decolează pentru prima dată la 20 iunie 1951 la Roger Dry Lake, fiind pilotat de Jean "Skip" Ziegler, pilot eseior șef la Bell. Avionul se comportă excelent, programul de zboruri continuând până în 1955 când, la 25 octombrie, cel de al doilea X-5 se efectuează ultimul zbor, pilotat de viitorul astronaut Neil Amstrong. Pe ansamblu, programul X-5 a fost considerat o reușită chiar dacă primul

F-111 al 1st Squadron din Amberley, Australia, la întoarcerea dintr-un zbor. (Toate fotografiile colecția autorului, cu excepția celor NASA).

Largarea combustibilului înainte de aterizare.

prototip a fost pierdut la 14 octombrie 1953, intrând pe neașteptate în vrie și percutând solul cu pilotul la bord.

TFX

Programul X-5 le-a adus americanilor un consistent portofoliu de cunoștințe teoretice și practice privind utilizarea aripilor cu geometrie variabilă. Acestea aveau să fie valorificate în anii imediat următori, când se va pune în discuție utilizarea geometriei variabile atât la viitoarele avioane militare supersonice, cât și la cele civile. Ocazia aplicării acestei soluții constructive s-a ivit în cazul aparatelor de luptă la sfârșitul anilor cincizeci, când USAF începe să-și pună problema înlocuirii avionului de vânătoare-bombardament Republic F-105 Thunderchief, de altfel un avion extrem de puternic și rapid (5500 kilograme sarcină ofensivă și 2300 kilometri pe oră viteză maximă) cu un altul mai modern având în primul rând o mult mai mare autonomie de zbor. Exigențele USAF vizau un număr important de cerințe specifice unui avion de luptă polivalent, cu performanțe situate la limita superioară a tehnologiilor din industria aeronautică a vremii și nu e de mirare că unele dintre ele s-au dovedit a fi contradictorii. Astfel, noul avion trebuia să zboare la 22 000 de metri cu 2 500 de kilometri pe oră, dar în același timp să poată executa și misiuni în zbor razant cu peste 1 300 de kilometri pe oră.

Avionul trebuia să corespundă noului concept DAS (decolare-aterizare scurtă, concept care a mâncat sufletul constructorilor de avioane prin anii șaizeci!), să zboare fără escală peste 4 000 de kilometri, să transporte armament nuclear și încă de la prima trecere deasupra țintei să-și asigure autoprotecția electronică. La începutul anului 1960, Robert McNamara, pe atunci secretar de stat la DoD și numeroșii săi consilieri civili, trag concluzia că a sosit momentul economiilor. Adică noul avion ar putea fi utilizat cu minime modificări și de către US Navy, n-ar fi fost nici primul și nici ultimul, așa că este lansată ideea unui TFX (Tactical Fighter Experimental) care să le fie de folos și unora și altora. Ulterior s-au stabilit și numele celor două versiuni ale avionului, F (Fighter)-111A pentru USAF și F-111B pentru US Navy. În buna tradiție americană a lansării comenzilor de armament, s-a organizat o competiție în care, în toamna lui 1962, mai rămăseseră Boeing și General Dynamics. În timp ce USAF era mai aproape de oferta Boeing-ului, DoD, care oricum avea pâinea și cuțitul, a preferat avionul prezentat de General Dynamics, mult mai apropiat și de cerințele US Navy.

În cele din urmă a învins proiectul celor de la General Dynamics iar aceștia, așa cum spuneam, pentru a răspunde în primul rând exigenței privind autonomia de zbor au construit un avion în care să încapă 19 tone de kerosen, fără rezervoare auxiliare!

Urmarea imediată a fost aceea că avionul a "ieșit" în primul rând prea mare pentru un aparat de luptă tactic, fiind cu zece tone mai greu chiar decât F-4 Phantom și având o greutate maximă la decolare de 43 de tone, exact dublu față de F-105. Astfel, USAF s-a trezit cu un avion cu destinație incertă și nu e de mirare că în epocă s-a ajuns să se vehiculeze ipoteza înlocuirii cu avioane de acest tip a marilor bombardiere B-52 Stratofortress și B-58 Hustler, iar US Navy s-a văzut confruntată cu perspectiva dobândirii unui echivalent inutil al superbului N.A. A-5 Vigilante, aflat deja în serviciu, dar mai greu cu zece tone decât acesta și în nici un caz utilizabil pentru asigurarea superiorității aeriene. În plus, cele două versiuni nu erau nici pe departe echivalente cu ele însele în măsura dorită de către DoD, F-111B păstrând doar 30 la sută din reperele avionului terestru.

Și totuși, dincolo de faptul că F-111 era (și este încă!) un avion cu o linie aerodinamică remarcabilă, fiind chiar reprezentativ pentru școala americană de desen industrial de la începutul anilor șaizeci, acesta îngloba în construcția sa nu doar conceptul cu totul nou al geometriei variabile ci și o serie de alte elemente constructive și de echipare deosebit de avansate. Toate acestea au condus în cele din urmă la încadrarea avionului F-111 în categoria aparatelor de atac pentru orice vreme, capabile să lovească ținte situate în adâncimea teritoriului inamic, cu egală

FB-111A aparținând 393rd TFS/509th BW cu baza la Pease, după demonstrația din cadrul Tiger Meet de la Kleine Brogel.

Un RF-111C al 6th Squadron, Australia, echipat cu aparatură foto KA-55/KA-56.

precizie fie zi fie noapte. În acest scop F-111 dispunea în primul rând de un calculator analogic AJQ-20A pentru navigație și bombardament precum și de un radar de urmărire a terenului (TFR-Terrain Following Radar), care permitea zborul în deplină siguranță în apropierea solului, la 50 de metri, sub limita minimă de acțiune a sistemelor radar. Avionul mai dispunea și de un întreg inventar de echipamente electronice destinate protecției active și pasive pe timpul executării misiunilor de luptă. Complexitatea acestor misiuni a impus un echipaj de două persoane, pilot și navigator, instalați într-o cabină-capsulă, detașabilă la nevoie prin mijloace pirotehnice de fuzelajul avionului, dotată cu parașută proprie și capabilă să ofere piloților salvarea în caz de accident, inclusiv prin ieșirea din imersiune cu ajutorul unor saci gonflabili. Principala slăbiciune a cabinei, reproșată ulterior de piloți, avea să se dovedească poziția ală-

turată a celor doi, neinspirată prin aceea că, în timpul misiunilor de luptă, pilotul resimte din plin faptul că nu vede în dreapta, chestionându-și tot timpul coechipierul asupra a ceea ce se întâmplă în zona aceea de spațiu aerian.

Din punct de vedere al echipării, o altă noutate absolută pentru un avion militar o reprezenta folosirea în compunerea instalației de propulsie a două motoare Pratt & Whitney TF30-P-1 de 8165 kgf (80 de kN) fiecare, turboventilatoare cu postcombustie.

În decembrie 1962 General Dynamics obține de la Departamentul Apă-

Trei fotografii publicate prin amabilitatea NASA. Sus: NASA photo ECN-5033, F-111 TACT, ianuarie 1976. La mijloc: NASA photo ECN 2092, F-111A, februarie 1968. Jos: Dryden Flight Research Center, NASA photo ECN 4359, F-111E Integratet Propulsion Sistem (IPCS),

Pre-flight check *la F-111A. NASA photo E 16801. 1967.*

rării o primă comandă pentru 23 de avioane de preserie, dintre care 5 în varianta F-111B, comandă reconfigurată ulterior în două prototipuri YF-111A, 18 F-111A de preserie, 141 de serie precum și 7 exemplare în varianta F-111B pentru US Navy, cu botul mult mai scurt.

La 15 decembrie 1964, primul dintre cele două prototipuri este gata pentru ceremonia de *roll-out*, iar la 21 decembrie acesta execută un prim zbor de 22 de minute.

Un război numit speranță

Americanii înșiși consideră programul F-111 drept cel mai mare fiasco în materie al anilor șaizeci. Într-adevăr, nici nu se acomodaseră bine echipajele prototipurilor cu noile avioane că a și început scandalul. În primul rând, efortul de a aduce avionul cât mai aproape de specificația FTX i-a mărit rapid și într-o manieră incontrolabilă prețul de cost care, în final, avea să ajungă la nu mai puțin de 8,2 milioane de dolari pe bucată la cursul anului 1965. Aproape simultan au început și problemele tehnice, generatoare de accidente spectaculoase. Evident, toată lumea a sărit pe avion, începând de la clasa politică și terminând cu ziarele de scandal. Nici măcar forțele aeriene nu i-au luat apărarea afirmând că avionul le fusese "băgat pe gât" de către civilii de la Casa Albă ceea ce, în mare măsură, era adevărat. Un prim rezultat al teribilei agitații stârnite in jurul programului a fost reducerea comenzii inițiale de la 800 la 431 de avioane, cu asigurări din partea companiei General Dynamics că în cel mai scurt timp va trece la un program de modernizări, dacă tot nu mai contează cât costă...

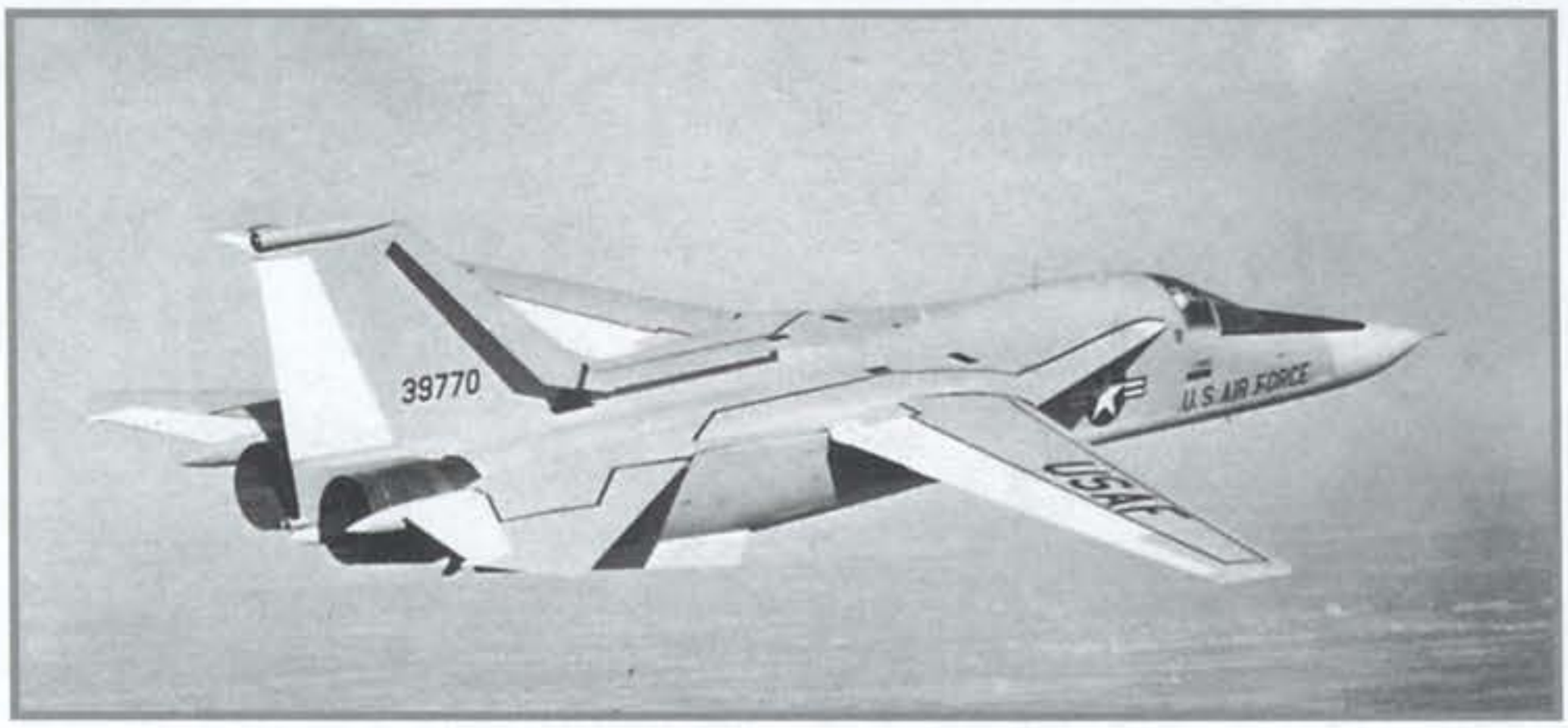
Din punct de vedere tehnic, cele mai mari probleme le-au creat motoarele Pratt & Whitney TF 30 care se opreau sistematic în plin zbor. S-a stabilit destul de repede că oprirea lor se datora pompajului provocat de proiectarea greșită a prizelor de aer laterale, NASA, USAF și bineînțeles

RF-111C al 6th Squadron/RAAF în vizită la Bergstrom AFB, în august 1988.

FB-111A cu coadă "tigrată", aflat aici la Kleine Brogel.

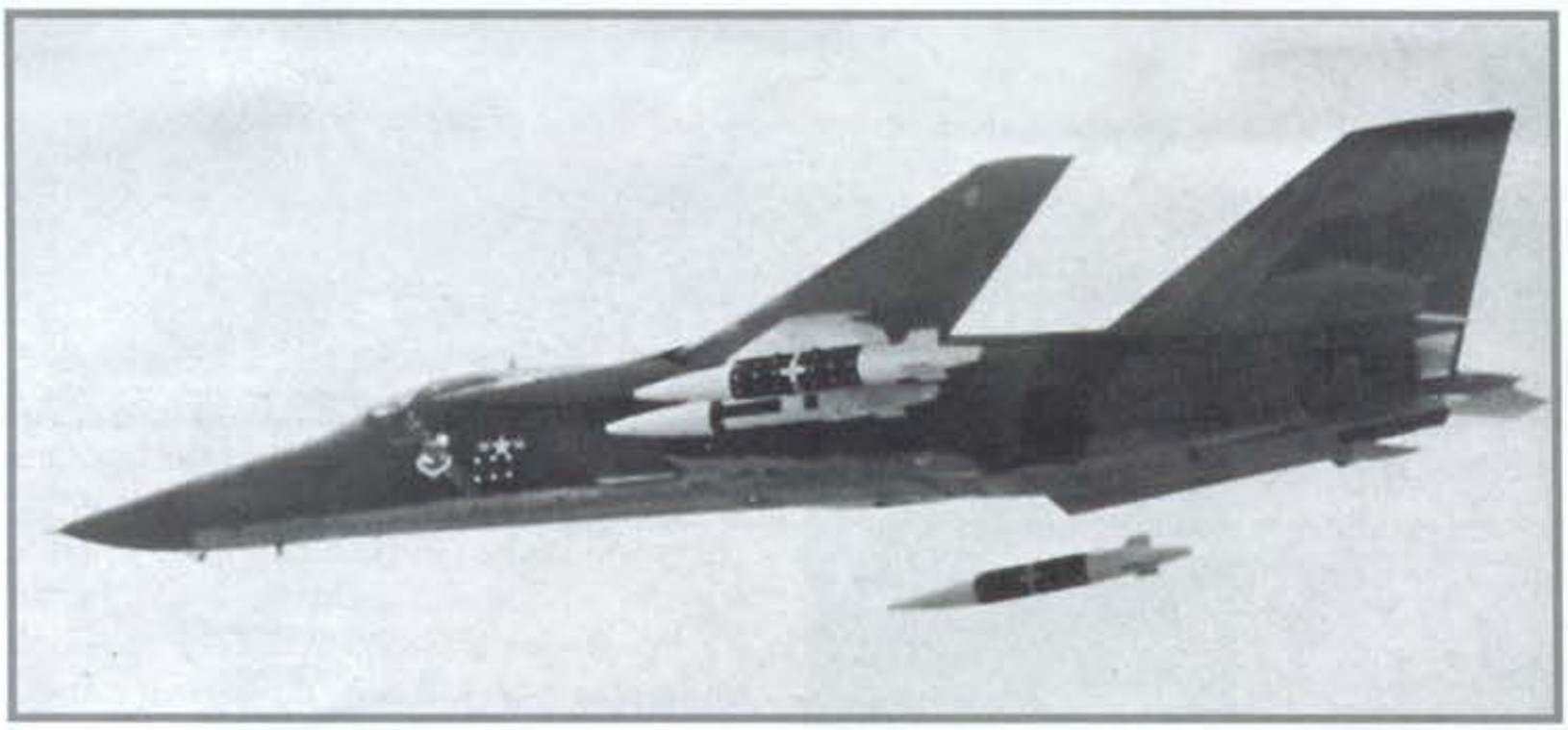
Un F-111A 67-056/MO al 389th TFTS, 366th, aflat la baza de la Mountain Home AFB.

General Dynamics unindu-și forțele într-un efort de cerecetare care a dus la înlăturarea feno-menului prin mărirea dimensiunilor canalelor de admisie a aerului în motor. În condițiile domolirii adversităților de tot felul și a rezolvării problemelor legate de instalația de propulsie începe campania de refacere a imaginii și de promovare, prin expedierea a două F-111 în Europa, în ziua de 22 mai 1967 acestea executând o spectaculoasă traversare a Atlanticului în formație, în doar 5 ore și 54 de minute. Unul dintre aparate a aterizat la baza Royal Air Force de la Weathersfield, iar celălalt la Paris, pe Le Bourget, pentru a participa la Salonul Aeronautic din acel an, reușind să nu se prăbușească sub ochii asistenței, așa cum o făcuse în două rânduri în anii anteriori supersonicul B-58 Hustler... La Paris, F-111 a stârnit un imens interes, în Lumea Liberă avionul american fiind singurul construit în Occident care era altceva decât un experiment. De fapt, fabricația de serie începuse deja, în același an în octombrie, primul F-111 ajungând la Nellis AFB în Nevada. Cât privește versiunea ambarcată, F-111 B, firma Grumman, desemnată să se ocupe cu punerea ei la punct având în vedere experiența deținută în construirea de avioane avion de uscat, dar fragil și periculos pentru unul ambarcat. Drept urmare, programul F-111B a fost abandonat în august același an după construirea a doar 4 prototipuri a celor două exemplare de serie 231 planificate!



F-111A în zbor deasupra Californiei.

Războiul din Vietnam, în plină desfășurare, constituia la rândul său o oportunitate, dar și o obligație de a testa avionul F-111 în misiuni de luptă reale. În martie 1968, 6 avioane F-111A aparținând escadrilei fuseseră doborâte, în misiunile respective bombardierele nefiind escortate, ulterior s-a constatat că fusese vorba de prăbușiri determinate de cedări ale structurii. Abia patru ani mai târziu, dată fiind situația dificilă de pe teatrul de operațiuni din Asia de Sud-Est, avioanele F-111A reapar în Vietnam pentru a participa la încercarea de stăvilire a înaintării Vietcong-ului. Detașamentul dislocat era constituit acum din 48 de avioane provenind din patru unități diferite, acestea ajungând în Thailanda la 27 septembrie 1972, de unde vor executa misiuni de luptă pe întreaga perioadă a ultimelor cinci luni de război. De data aceasta bilanțul a fost cu totul altul: în 4 000 de ieșiri-avion, avioanele F-111 lansaseră 74 000 tone de bombe cu prețul pierderii a doar șase aparate, 3 980 dintre ieșiri fiind executate în zbor razant, cu folosirea radarului de urmărire a reliefului, TFR. Astfel, chiar dacă americanii au pierdut războiul, avionul F-111 și-a câștigat în sfârșit propria bătălie.



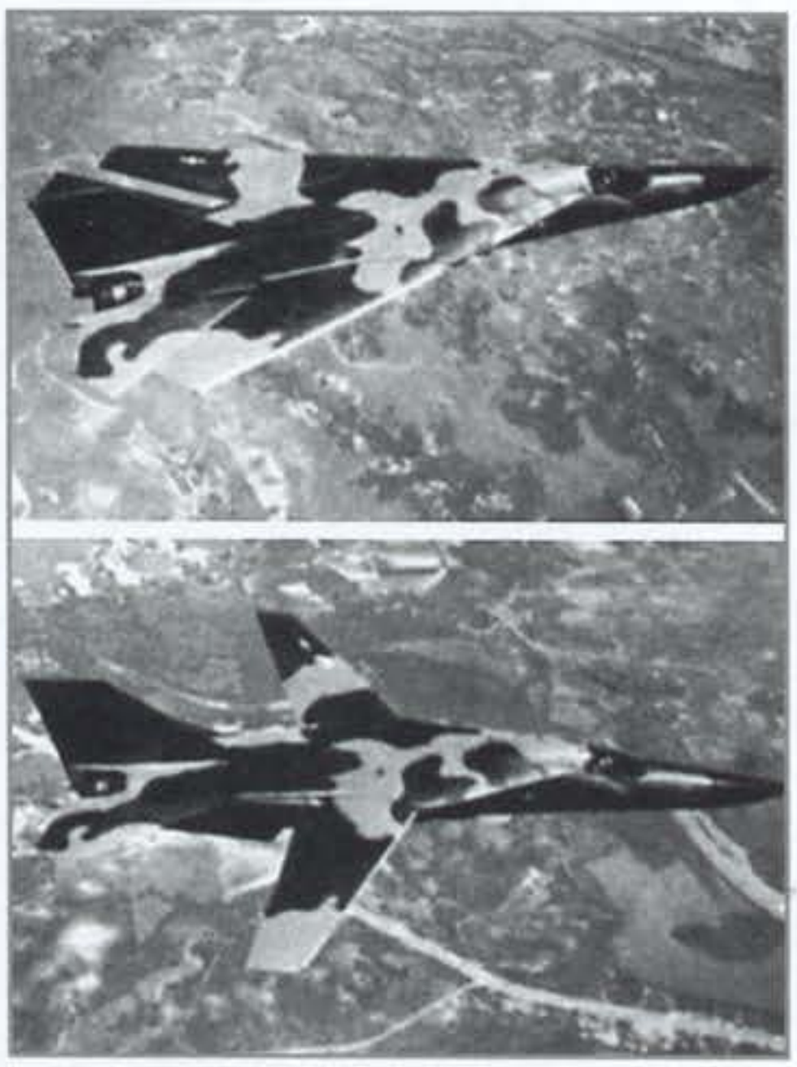
In timpul testelor de acroșaj pe rampele FB-111, o rachetă SRAM este lansată cu succes

Aardvark

General Dynamics a construit 17 avioane F-111A de preserie și 141 de serie. F-111A era cel puțin teoretic un avion de vânătoare-bombardament. Greutatea la decolare era de maxim 41 500 kilograme din care 13 608 kilograme le reprezenta încărcătura de luptă. F-111A putea transporta atât armament clasic, cât și nuclear (până la patru bombe atomice).

Avionul avea un compartiment interior pentru două bombe de 341 kilograme fiecare și șase puncte de acroșaj sub aripi. Dintre acestea, cele aflate imediat lângă fuzelaj permiteau rotirea încărcăturii în funcție de evoluția unghiului de săgeată al aripii, pentru celelalte fiind necesară largarea încărcăturii, de obicei rezervoare auxiliare care erau golite primele. În compartimentul pentru armament se putea instala, în funcție de misiune, un tun de 20 milimetri. F-111A putea zbura cu 2 338 de kilometri pe oră (Mach 2,2) la 16 292 de metri și avea o autonomie de 5093 de

purtate, n-a făcut-o cu prea mult entuziasm, trăgând de timp pentru a-și termina propriul avion ambarcat, faimosul mai târziu F-14 Tomcat. Primul F-111B a zburat la 18 mai 1965, dar înainte chiar de terminarea construirii primelor două avioane de serie, în martie 1968, Grumman comunică DoD că din F-111 nu se poate scoate nimic util aviației ambarcate atât datorită faptului că avionul este prea mare cât și datorită configurației trenului de aterizare, excelent pentru un tactice 428 sunt expediate în Thailanda, la baza aeriană Takli, pentru a participa la misiuni de tip Combat Lancer. Această primă angajare într-un conflict militar și încă într-unul de anvergura celui din Vietnam s-a constituit într-un alt fiasco, USAF pierzând trei dintre aparatele F-111 după doar 55 de misiuni, restul fiind readuse în America, unde scandalul legat de programul avionului cu geometrie variabilă reizbucnise deja. Mai rău, dacă inițial s-a considerat că avioanele



Mulți ani acestea au fost singurele fotografii cunoscute de publicul larg.

kilometri fără rezervoare auxiliare. Valorile extreme ale unghiului de săgeată al aripii erau de 16 grade și o anvergură de 19,2 metri pentru manevrele de decolare-aterizare și 73 de grade și o anvergură de 9,74 metri pentru zborul în regim supersonic. Având și o mecanizare deosebit de elaborată, aripa depliată permitea decolări și aterizări în limita a 900-950 de metri, la aterizare nemaifiind necesară parașuta de frânare (ca pe aparatele rusești cu geometrie variabilă). Pe parcursul fabricației, motoarele inițiale TF-30-P-1 au fost înlocuite cu o versiune ameliorată, TF-P-30-P-3, de 8390 kgf.

Avioanele F-111A s-au aflat în înzestrarea unității USAF 474. TFW (Tactical Fighter Wing) de la Nellis AFB, Nevada. La începutul anilor 90, doar 60 dintre acestea mai zburau, fiind între timp transferate la 366. TFW Mountain Home AFB, Idaho.

Următoarea versiune a avionului F-111A a fost FB-111A, destinată misiunilor de bombardament strategic. FB-111A avea o anvergură mai mare (21,34 metri în poziție depliată) un tren de aterizare ranforsat și o nouă versiune de motoare, TF-30-P-7 de 9 230 kgf, prizele de aer fiind de tip nou. Inițial s-a sperat că aceste avioane vor înlocui în înzestrarea escadrilelor SAC (Strategic Air Command) atât bombardierele B-52, cât și supersonicele B-58 Hustler. Cu B-52 n-a mers, iar Hustler-ul s-a eliminat singur. Mai mult,din cauza ostilității față de excesiv de scump plătitul program F-111, comanda pentru acest tip a fost restrânsă la 76 de FB-111A. Ele au fost repartizate la mai multe baze aeriene ale SAC, printre care Carswell, Texas, Plattsburg, New York și Pease, New Hampshire. Cariera bombardierelor FB-111A a debutat prin prăbușirea capului de serie, fostul F-111A numărul 18, și a fost marcată pe tot parcursul ei de numeroase incidente și catastrofe.

Unul dintre FB-urile 111A a avut șansa unică de a scăpa dintr-o adevărată serie de incidente, două dintre ele deosebit de grave, în care a fost implicat la aceeași bază aeriană și pe aceeași pistă (34). Este vorba de avionul 67-7194 din 509 Bomb Wing, care a suferit întâiul accident chiar de la prima aterizare pe Pease AFB New Hampshire: în condițiile unei furtuni de zăpadă urmată de o ploaie torențială și de un vânt travers insistent și puternic, specific zonei de coastă (botezat de altfel north-easter) toate combinate cu excelenta portanță dată de aripa depliată, avionul a intrat în aquaplaning imediat ce a pus roțile pe pista (excesiv de rugoasă tocmai pentru a evita derapările, dar nu suficient pentru un avion în viteză și cu resturi de portanță pe aripi). În consecință, F-111 a scăpat de sub control și s-a înfipt cu 200 de kilometri pe oră într-un morman de zăpadă distrugându-și botul până la cabină și suferind și alte avarii. După mai bine de un an, avionul avariat a fost încărcat într-un C-5A Galaxy și dus la reconstruit la Centrul de reparații de la McClellan AFB. Când a fost adus înapoi, toată lumea se aștepta să zboare strâmb, ca orice mașină reparată după un accident. F-ul a zburat impecabil, însă nu pentru multă vreme. După ceva timp, în condiții de ceață, avionul ghinionist este pus pe sol înainte de pragul pistei și după ce mătură șase rânduri de lumini de semnalizare, dă un bond și apoi revine pe sol pentru un rulaj necontrolat de peste 400 de metri, din care se oprește numai datorită ruperii trenului de aterizare, luând foc.

Echipajul, scăpat fără nici o zgârietură, a stins incendiul înainte ca acesta să afecteze prea tare avionul. Oricum era prea mult. F-111 a fost din nou încărcat într-un Galaxy și dus la noul centru de reparații de la Forth Worth, unde specialiști de la General Dynamics repuneau în stare de funcțiune avioane avariate în războiul din Vietnam sau în accidente. F-ul 67-7194 a fost primul pe lista avioanelor avariate prin accidente. Cel puțin cinci alte avioane irecuperabile au fost folosite la refacerea celui adus de la Pease AFB, de la unul dintre ele Aardvark-ul alegându-se cu un nou tren de aterizare. Avionul a fost rebotezat... Frankenvark, dar bineînțeles că ceva n-a funcționat cum trebuie și asta chiar de la zborul de convoiere înapoi la Pease AFB. Pilotul Ed MacNeil a fost obligat să facă o escală la Ellsworth AFB din cauza vremii proaste de acasă, fiind obligat să aterizeze pe o pistă cu vânt travers, obișnuit în zonă. Imediat după aterizare, avionul a furat stânga, discret, dar ferm, obligând pilotul să acționeze palonierul și frâna de pe roata dreaptă. Spre uimirea sa avionul a luat-o de-a dreptul spre marginea pistei, tot spre stânga, cu peste 130 de kilometri pe oră și a fost nevoie de redresarea cu ajutorul boghiului din față pentru a-l ține pe

"Aardvark", porecla dată de piloții americani avionului F-111, din pricina botului ridicat, după numele unei specii de vultur.

F-111 TACT în zbor. NASA photo: ECN - 3945. 1974.

suprafața betonată până la sfârșitul rulajului. Ulterior s-a constatat că date fiind prea multele repere și sisteme de căpătat, Frankenstein-ul cu geometrie variabilă avea comanda frânelor pe roți inversată...

Avioanele FB-111 A supraviețuitoare au fost incluse în 1990 într-un program de modernizare și aduse la standardul F-111G.

Soldat al NATO

La începutul anilor optzeci, cu ocazia desfășurării unor manevre NATO pe teritoriul norvegian, guvernul de la Oslo a refuzat cererea US Marine Corps de a-și stabili vreo bază logistică în Norvegia, iar avioanelor F-111 le-a fost interzis accesul pe aerodromurile acestei țări. Norvegienii s-au justificat prin accea că nu doresc să stârnească sensibilitățile sovieticilor privind Nordul Extrem.

Americanii s-au conformat fără prea multe comentarii constatând în același timp că, în sfârșit, avioanele F-111 nu mai reprezintau doar o teribilă povară bugetară ci și un argument forte în econo-mia Războiului Rece, pe atunci în plină desfașurare.

Așa cum promisese înainte chiar de începerea producției de serie, General Dynamics a asigurat menținerea avionului F-111 în rândul avioanelor de primă linie ale USAF și SAC realizând mai multe versiuni ale modelului de bază, prin modificări constructive, remotorizări și modernizări ale avionicii. A fost un efort constant, susținut de o tenacitate tipic americană, dar și de importante sume de bani.

El s-a desfășurat pe două direcții principale: una care a urmărit creșterea performanțelor pur aeronautice (distanță de zbor și capacitate de transport) și cealaltă, mai sofisticată, care a permis unui avion conceput și construit la începutul anilor șaizeci să devină parte componentă a ceea ce se numește de un timp încoace, sistem de arme.

În nici una dintre variantele sale constructive și de echipare, F-111 n-a fost un avion strategic în adevăratul înțeles al cuvântului, chiar în condițiile existenței sistemului de alimentare în zbor. Ceea ce l-a făcut însă cu adevărat disponibil pentru acest tip de misiuni a fost apariția la sfârșitul anilor șaizeci a așa-ziselor rachete SRAM (Short Range Attack Missile), de realizarea lor fiind responsabil Boeing. Prima rachetă SRAM (Boeing AGM-69A) a fost lansată în aprilie 1970 de pe un avion FB-111A, tip pentru care și fusese concepută, tocmai pentru a-i compensa insuficienta autonomie de zbor. SRAM era un proiectil-rachetă lung de patru metri și jumătate și cu un diametru de jumătate de metru. Greutatea sa totală era de 990 kilograme, din care 675 de kilograme le reprezenta greutatea motorului cu combustibil lichid. Viteza de zbor a unei rachete SRAM era de trei Mach, aceasta parcurgând distanța până la țintă în mai puțin de trei minute. F-111 putea transporta până la șase SRAM, două în compartimentul din fuzelaj și restul sub aripi.

Având în vedere focoasele nucleare ale rachetelor e de la sine înțeles că, așa cum a fost cazul Norvegiei, sovieticii își doreau ca aceste avioane să rămână cât mai departe de spațiul aerian al URSS și de principalele ținte de pe teritoriul acesteia. În plus, capacitatea avionului F-111 de a evolua cu mare viteză, așa cum am mai spus, la altitudini nu mai mari de 50 de

Rămășițele lui 39777 al NASA. (Din colecția Iulian Robănescu).

Unul dintre cele 24 de F-111C primite de Australia în prima tranșă a livrărilor din 1982. Un lot suplimentar de patru bucăți a fost livrat ulterior pentru a acoperi pierderile.

metri, îl făcea cu atât mai periculos.

Dezvoltarea în ultimele trei decenii a echipamentelor de cercetare aeriană și a mijloacelor de purtare a războiului electronic s-au grefat de minune pe caracteristicile și performanțele avionului F-111, fără ca acest aspect să scape neexploatat de către constructori și beneficiari.

A rezultat astfel o succesiune de versiuni ale tipului de bază, din ce în ce mai orientate spre cerințele războiului modern: după F-111A și FB-111A a urmat F-111E, versiune intrată în serviciu în septembrie 1970. Din această serie, prezentând ameliorări minore în raport cu cele anterioare, au fost realizate 94 de avioane. Cele mai multe, aparținând de 20th TFW, au fost dislocate la RAF Station Upper Heyford din Marea Britanie, pentru a întări prezența NATO pe continent măcar din Anglia, dacă din Norvegia nu s-a putut...

Alte 96 de avioane F-111 au fost realizate în versiunea D, intrată în serviciu în anul 1971. F-111D avea motoare mai puternice, Prat & Whitney TF-30-P-9 de 8890 kgf fiecare, o viteză maximă de 2660 kilometri pe oră și o autonomie de 6100 kilometri. F-111D a fost o versiune scumpă, cu avionică îmbunătățită, echipament de navigație mai complex și sistem de arme aer-aer. Avioanele F-111D s-au aflat în înzestrarea 27th TFW de la Cannon AFB, New Mexico.

În mai 1973 intră în serviciu F-111F, construit până în noiembrie 1976 în 106 exemplare. La această serie a sporit din nou puterea motoarelor, până la 11385kgf (TF-30-P-100), dar principala sa caracteristică era dotarea cu echipament Pave Tack destinat desoperirii pe timpul nopții a țintelor terestre și stabilirii coordonatelor acestora în vederea lovirii cu armament dirijat prin laser, fascicul IR sau televiziune. În anul 1990, 60 de avioane FB-111A care fuseseră în înzestrarea SAC sunt transformate în avioane de antrenament avansat F-111G, cu o avionică îmbunătățită, pe ici pe colo, și ranforsate pentru a face față noului tip de misiuni. Astfel modificate, ele au trecut în înzestrarea TAC (Tactical Air Command), fiind expediate la Cannon AFB unde au continuat să zboare până în anul 1996.

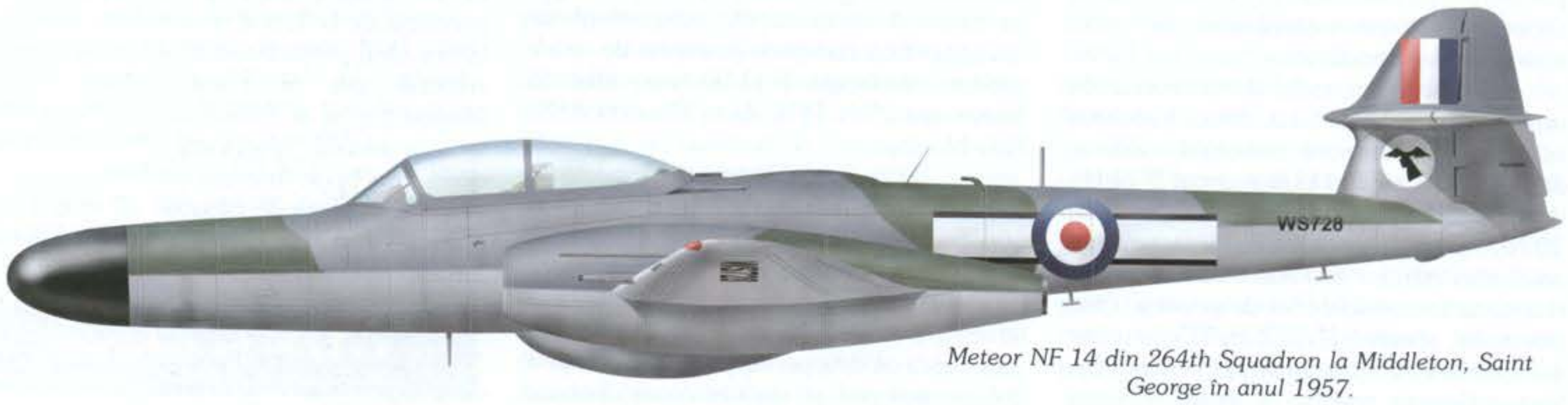
La 5 aprilie 1986, în discoteca berlineză "La Belle", frecventată în special de militarii americani (O, tempora!) explodează o bombă de mare putere, făcând 200 de răniți dintre care 63 de soldați americani și doi morți, un militar și un civil.

Evenimentul se petrecea în contextul tensiunii crescânde existente între SUA și Libia lui Gadaffi, punctată de incidente armate grave survenite în Mediterana și soldate cu pierderi de vieți omenești. La 16 aprilie 1986 președintele Ronald Reagan susținea un discurs în care afirma că America are "dreptul și datoria" de a se apăra și că în baza unor dovezi incontestabile privind responsabilitatea directă a Libiei în organizarea atacului terorist de la Berlin, Statele Unite executaseră în noaptea precedentă un atac aerian asupra unor ținte militare bine precizate de la Tripoli și Benghazi. De fapt, la ora când președintele american se adresa națiunii sale și Lumii întregi, cerul Mediteranei și al Atlanticului de Nord foia încă de avioane americane. Dintre acestea, doar două tipuri fuseseră implicate direct în atac, fiind singurele capabile să susțină un bombardament nocturn de precizie: A-6E Intruder și FB-111.

**Australienii au poreclit avioanele F-111 "Pigs". Domnul Iulian Robănescu face referire, desigur, prin acest titlu, la celebra piesă pop, de pe albumul "Animals" al formației Pink Floyd. (M.A.)*

Meteor F Mk. 8 din 500th Squadron, Royal Auxiliary Air Force, West Mailling în anul 1954. Pilot: Squadron Leader Desmond de Villiers.

Meteor NF 11 din 96th Squadron, Royal Air Force.



Meteor NF 14 din 264th Squadron la Middleton, Saint George în anul 1957.

Meteor NF 13 din Forțele Aeriene Egiptene în anul 1955.

Meteor NF 14 din 26th Squadron, Royal Air Force.

Profile color de Teodor Liviu Moroșanu.

Gloster Meteor (II)

de Felix V. Ghica

Pentru avioanele de vânătoare Gloster Meteor MK III, cel de-al doilea război mondial s-a încheiat la 29 august 1945, o dată cu desființarea Escadrilei 616, singura înzestrată cu astfel de aparate de luptă, în cadrul căreia au primit succesiv botezul focului 30 de avioane reactive de acest tip. În Marea Britanie, încheierea ostilităților a fost urmată nu doar de desființarea unui număr important de unități operative ci și de o reducere drastică a presiunii exercitate asupra industriei de apărare în general, a celei aeronautice în special. În consecință, producția de reactoare Gloster Meteor III a continuat fără intervenții asupra modelului, cu excepția adaptării noilor gondole alungite (vezi Aeromagazin nr.3). Prea puțin diferit de primul Meteor, Mark III avea să treacă destul de repede în înzestrarea unor unități auxiliare, de antrenament, ultimul F.3, aflat în dotarea Escadrilei 771 de la Lee-on-Solent fiind casat în aprilie 1955. Singurele realizări notabile legate de această versiune au fost efectuarea primei catapultări în condiții reale din Marea Britanie, la 24 iulie 1946 de pe Meteor-ul F.3 (chiar în acea lună RAF-ul trece de la notarea cu cifre romane la aceea cu cifre arabe, deci Fighter Mark 3) EE 416 și seria de teste executate în aprilie-iunie 1948 cu două avioane navalizate, EE 337 și EE 338, pe portavioanele HMS Illustrious și HMS Implacable, cîteva încercări de decolări și apuntări fiind făcute încă din 1945 pe HMS Pretoria Castle cu prototipul DG 202G. Adaptările pentru portavion au inclus cârligul de apuntare, de tip Sea Hornet A, cu ranforsarea corespunzătoare a zonelor de prindere a acestuia, prin "tragerea" unor fâșii de tablă în jurul fuzelajului și înlocuirea trenului de aterizare standard cu unul mai rezistent. Deși prestația bimotoarelor Meteor a făcut o bună impresie, în cele din urmă Royal Navy s-a decis să achiziționeze avioane Supermarine Attacker, hotărâre care n-a influențat in nici un fel viitorul producției de aparate Meteor, comanda RAF pentru următoare serie, F.4, fiind atât de mare (535 de exemplare) încât Gloster a transferat către subcontractantul său, Armstrong Whitworth Aircraft, fabricarea a 48 de exemplare!

Metero NF. 14, inițial la 264th Squadron, a fost ulterior vândut Franței.

Un hibrid WD790 utilizat pentru testarea radarului ce urma să echipeze avioanele TSR.2.

ARIPI RETEZATE ȘI TRACTIUNE VECTORIALA

Echipa de la sol, împreună cu un Meteor FR 9 al 8th Squadron, Orientul Mijlociu, 1959.

Împrejurarea care a mai agitat puțin spiritul creator al britanicilor în domeniul construcțiilor aeronautice a fost zvonul de la începutul anului 1946 conform căruia americanii pregăteau un Lockheed Shooting Star (înaintașul imediat al faimosului biloc de școală și antrenament T-33) pentru a doborî recordul mondial de viteză pe bază de 3 kilometri. Drept urmare, la 14 iunie 1946, Royal Air Force reactivează la Tangmere Unitatea de Mare Viteză (High Speed Flight), echipată cu 6 bimotoare Gloster Meteor F.4. La 7 septembrie același an, pilotul militar " Teddy" Donaldson doboară recordul deținut de compatriotul său Wilson, menținând pe baza de 3 kilometri dintre Rustington și Angmering (Sussex) o viteză medie de 990,79 kilometri pe oră. A fost maximum de performanță obținut, alte încercări ulterioare de ameliorare dând greș și unitatea fiind desființată la 26 septembrie 1946. Din nou, epuizarea mentală generată de războiul abia încheiat i-a determinat pe britanici să supraaprecieze nivelul recordului, considerându-l imbatabil pentru multă vreme. Mai puțin imbatabil s-a dovedit în schimb însuși avionul.

În toamna lui 1946, producția versiunii F.4 atinsese deja cifra de 100 de exemplare. În fapt era vorba despre un F.3 remotorizat cu turboreactoare RR Derwent 5, al cărui prototip fusese Meteorul III EE 360 încercat pentru prima dată în zbor de catre Eric Greenwood în vara lui 1945. Acest prim Meteor F.4 (G 41F în notația firmei producătoare) avea celula ranforsată într-o oarecare măsură pentru a face față surplusului de putere și noilor performanțe de zbor și, pentru prima dată, cabina presurizată.

Recordurile de viteză din aceeași toamnă evidențiaseră însă limite importante ale rezistenței structurii și Gloster preveni Ministerul Aerului asupra necesității de a reproiecta avionul în punctele esențiale. Cum aceasta ar fi însemnat importante întârzieri în livrarea noilor avioane, Royal Air Force a respins oferta constructorului, propunându-i să se gândească la altceva. Rezultatul a fost aplicarea unor modificări conjuncturale, în buna tradiție a modernizărilor aplicate în anii războiului pe aparatele Spitfire: Gloster a retezat pur și simplu capetele aripilor Meteor-ului, reducându-i anvergura cu aproape doi metri. Urmarea a fost dispariția în mare măsură a tensiunilor mecanice și creșterea manevrabilității, scăzând însă viteza de urcare și plafonul dinamic o dată cu sporirea vitezei de aterizare. O altă modificare, de data aceasta cu urmări strict pozitive, a fost lungirea fuzelajului cu 70 de centimetri, în vederea amenajării avionului în formulă biloc în tandem (cu începere de la celula RA 382), modificare având drept consecință îmbunătățirea stabilității pe direcție, ea fiind reținută la toate celelalte monolocuri construite ulterior.

În noua sa configurație, Meteor-ul avea o greutate maximă de 6600 kilograme, o viteză maximă de 930 kilometri pe oră și o autonomie de 980 kilometri. Aceasta din urmă putea fi sporită prin instalarea a două rezervoare suplimentare sub aripi. Utilizarea acelorași puncte de acroșaj și pentru încărcătura de luptă a rămas în stadiul de experiment. Producția noului avion a început în anul 1947, totalizând așa cum am mai spus 535 de exemplare. Meteor F.4 nu a intrat doar în dotarea Royal Air Force, ci a cunoscut și un important succes pe piața externă, în principal în Europa unde, de altfel, firma constructoare l-a promovat prin intermediul unui turneu de prezentare susținut de un demonstrator, G-AIDC, în aprilie-mai 1947, turneu întrerupt de accidentarea avionului în Belgia, la Melsbroek: după o ieșire parțială, în plin

Un Meteor F 8 din 77th Squadron al Forțelor Aeriene Australiene la baza Kimpo din Coreea în 1951. Avionul este echipat cu radiocompas ARN-6.

Un PR 10 (WH569) al 13th Sqoadron, în plin soare, la Habbaniyah în Irak, 1958.

zbor, a uneia dintre jambele principale ale trenului de aterizare, aceasta s-a închis în timpul rulajului de aterizare (așa cum au mai pățit-o și alții...), avionul fiind avariat și pilotul rănit.

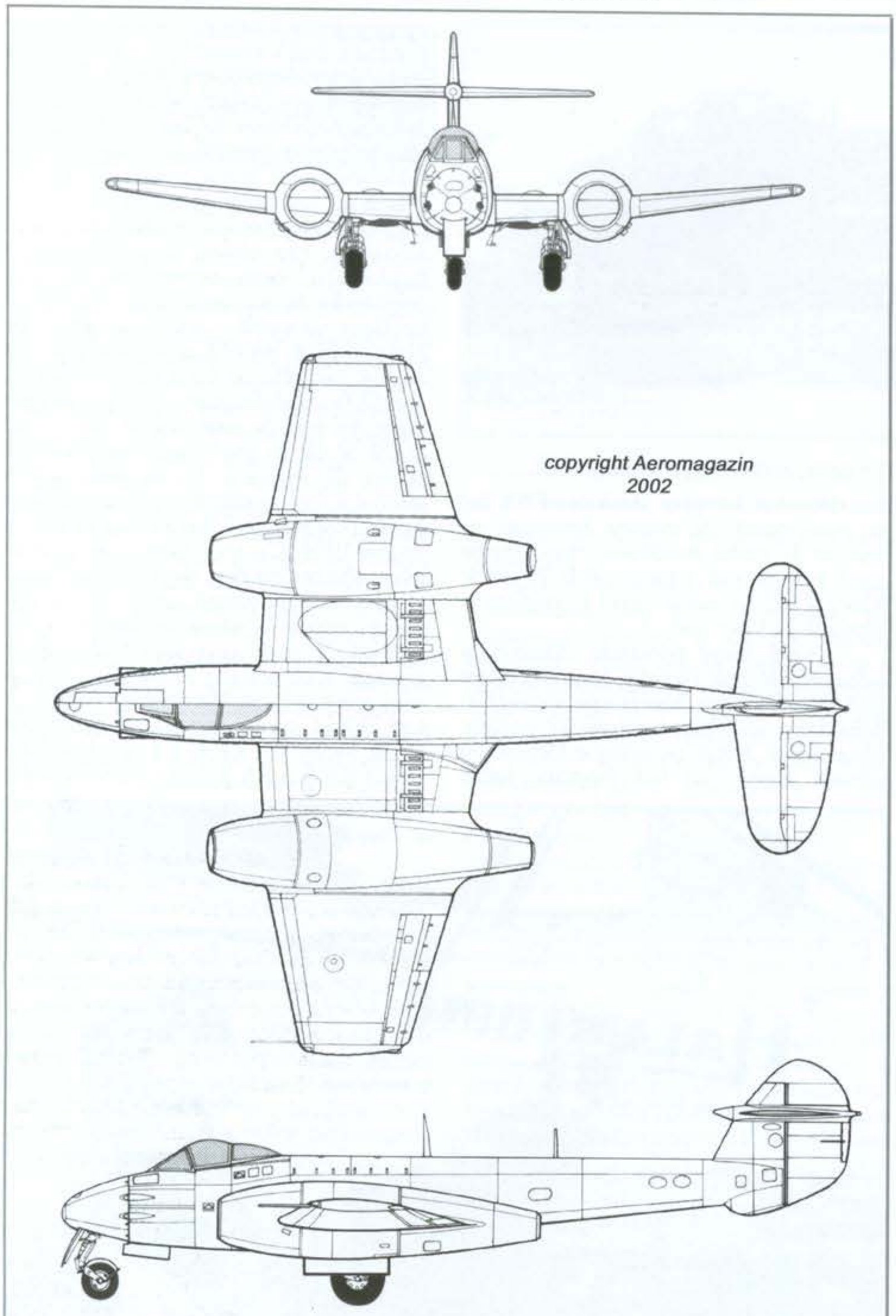
Meteor-ul F.4 a fost achiziționat de către forțele aeriene belgiene (48 de exemplare), olandeze (38), daneze (20) și egiptene (12). Olandezii au mai cumpărat ulterior alte 27 de avioane F.4, la mâna a doua, din stocul Royal Air Force. Franța a achiziționat și ea două avioane Meteor F.4 pentru zboruri comparative, unul dintre ele fiind folosit și ca banc de probă zburător pentru încercarea motoarelor Atar.

Cele mai multe avioane Meteor F.4 au fost însă cumpărate de Argentina, nu mai puțin de o sută. Acestea au fost transportate sub formă de kit-uri asamblate la beneficiar de către specialiști ai firmei constructoare, spre furia americanilor care l-au acuzat pe Juan Peron de simpatii profasciste (sic!), poate și pentru faptul că în țara tango-ului nu se retrăseseră doar viitoarele ținte ale lui Simon Wiesenthal ci și o echipă de ingineri condusă de faimosul Kurt Tank! În paralel cu întărirea poziției Meteor-ului pe piața de aeronave militare de la sfârșitul anilor patruzeci, Gloster n-a abandonat nici domeniul recordurilor, la rândul său deosebit de util în promovarea bireactorului. Astfel, la 16 ianuarie 1947, Meteor-ul EE 549, deținător al recordului mondial de viteză, participă la cursa Londra-Paris pe care și-o adjudecă, comandantul de escadrilă Waterton parcurgând distanța de trei sute de kilometri dintre cele două capitale în 20 de minute și 11 secunde.

Un an mai târziu, la 6 februarie 1948, Meteor-ul F.4 VT 103 stabilește un nou record de viteză în circuit închis de 100 de kilometri, cu 815 kilometri pe oră. Era un premiu de consolare, fiindcă adevăratele recorduri de viteză se obțineau deja dincolo de Atlantic, atât cu avioanele de serie, cât și cu cele experimentale. Trecuseră chiar câteva luni bune de când, la 14 octombrie 1947, Charles Yeager atinsese Mach 1,06 pe avionul experimental Bell X-1 și doar peste alte câteva luni Mach 1 avea să fie depășit și de un avion britanic, DH 108... Meteor-ul începuse să se apropie cu repeziciune de punctul în care precocitatea se transformă în servitute, contribuind el însuși la aceasta în spiritul britanic al celui mai desăvârșit fair-play. Versiunea F.4 a dat un mare număr de avioane amenajate ca bancuri de probă zburătoare, într-o vreme când încă se mai rupeau celule în probe statice și încă se murea curent și conștient în zborurile de încercare.

Unul dintre principalii utilizatori ai avioanelor Meteor ca banc de probă a fost fără îndoială firma Rolls-Royce angajată în dezvoltarea unei întregi familii de motoare aeroreactive. Astfel, pe avioane Meteor din primele versiuni au fost încercate seriile succesive de motoare Derwent, printre acestea fiind "strecurat" în primăvara lui 1945 și turbopropulsorul RB.50 Trent. Pe aparate Meteor, în general împrumutate, la propriu, de la Royal Air Force, modificate și folosite pentru zborurile de probă, iar apoi returnate după readucerea la configurația inițială au fost încercate camerele de post-combustie ale motoarelor Derwent 5 și 8, avioanele înregistrând o creștere spectaculoasă a vitezei ascensionale dar și a consumului de gaz, precum și o metodă de tracțiune vectorială *avant la lettre:* pe Meteor-ul F.4 RA490, motoarele Derwent au fost înlocuite cu două reactoare Nene, prevăzute cu deflectoare care să devieze parte din jetul de gaze arse în jos, sub un unghi de 60 de grade, în scopul reducerii vitezei de aterizare. Cu centrajul stricat, avionul a fost modificat prin montajul unui fuzelaj posterior de F.8 și încercat în zbor în august 1954. Cu acest hibrid s-au efectuat mai multe ore de zbor, dar în cele din urmă ideea a fost abandonată, cei 15 kilometri pe oră în minus la viteza de aterizare fiind obținuți cu prețul unui important spor de greutate și cu o sumă de alte dificultăți de exploatare. Un alt Meteor F.4, RA491, a fost utilizat pentru încercarea motoarelor axiale Metro Vic F.2 și F.4 Beryl și Rolls-Royce RA.2 și RA.3 Avon, demonstrând o

Sergentul George Hale arătând numele avionului său, după doborârea unui MiG pe 27 martie 1953.



copyright Aeromagazin
2002

creștere importantă a vitezei ascensionale. Tot avioane Meteor F.4 au fost folosite și la experimentarea unor scheme de realimentare în zbor, nedezvoltate ulterior, precum și la punerea la punct a scaunului catapultabil Martin-Baker care avea să devină în scurtă vreme lider mondial în domeniu.

DUBLA

Încălcând cu bună știință regulamentele, campania de încercări a aparatelor Meteor navalizate s-a desfășurat cu avioanele având cupola cabinei închisă în timpul manevrelor de decolare și apuntare pentru a proteja pilotul (riscându-i viața!), de zgomotul de nesuportat al celor două motoare. Astfel stând lucrurile, este un mister cum au izbutit argentinienii să deprindă abc-ul pilotajului pe acest avion, rulând în jurul aerodromului de casă al firmei Gloster, cabina având cupola demontată și cu piloții eseiori călare pe fuzelaj imediat în spatele lor, urlându-le comenzi în urechi.

Această stare de lucruri își avea o apropiată origine în modul de formare a piloților militari britanici în anii războiului, când lipsa dublelor, dar și comportamentul relativ previzibil al avioanelor permitea unui pilot cu oarece experiență să decoleze în simplă fără dificultăți majore, cu un aparat de zbor superior în performanțe pe care să nu fi executat nici măcar un singur zbor în dublă comandă.

Cu Meteor-ul lucrurile stăteau însă cu totul altfel și pe măsură ce escadrilele din Fighter Command se completau cu noul tip de avion, n-a mai fost posibilă menținerea capacității operaționale doar prin utilizarea piloților experimentați.

La Gloster, modul absolut rudimentar și jenant în care s-a desfășurat trecerea argentinienilor pe Meteor, dar mai ales perspectiva periclitării exportului prin lipsa unei duble care să preceadă trecerea pe avionul de luptă propriu-zis a determinat luarea unei inițiative private, colectivul de prototipuri condus de RA Walker construind în mare viteză un Meteor cu dublă comandă, pornind de la monolocul G-AIDC avariat in timpul turneului european. Reînmatriculat G-AKPK, avionul a decolat pentru prima dată în noua configurație la 19 martie 1948, fiind pilotat de către eseiorul Bill Waterton.

Cu dubla sub nas și cu zeci de monolocuri pe la escadrile lipsite de echipaje, Ministerul Aerului a reacționat relativ repede, emițând specificația T.1/ 47 care să reglementeze achiziționarea noului avion de către Royal Air Force.

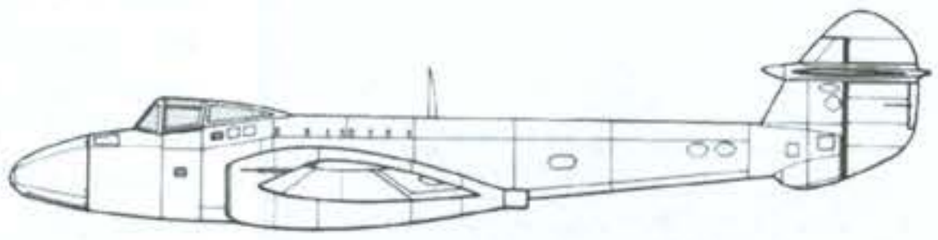
Acesta a fost denumit Meteor T (training) 7. Dubla avea fuzelajul mai lung cu cei 70 de centimetri, nu mai dispunea de armament și pentru creșterea autonomiei de zbor (altfel catastrofală, undeva între 45 și 60 de minute pentru monoloc) era prevăzută instalarea a două rezervoare suplimentare sub aripi și a unui rezervor ventral. O caracteristică legată mai degrabă de aspect decât de utilitate o constituia noua cupolă, comună pentru ambele posturi de pilotaj, cu deschidere laterală; supraranforsată cu arce și arculețe care i-au adus porecla de "seră", contribuția acestei formule constructive la reducerea vizibilitații din cabină fiind absolut remarcabilă"!

Cabina mai avea și o altă hachiță: nu era presurizată. Cum zborurile de școală și antrenament se desfășurau într-un spațiu aerian din ce în ce mai aglomerat cu avioane civile, trecera de la un plafon de zbor la altul era frecventă, iar ferestruicile de plexiglas fie că se abureau instantaneu, fie înghețau de-a dreptul, multe dintre echipaje dotându-se în disperare de cauză cu râcâitoare de parbrize, gemulețul culisant pentru vedere directă fiind de nefolosit, desigur la o temperatură a curentului de aer de -35 de grade!

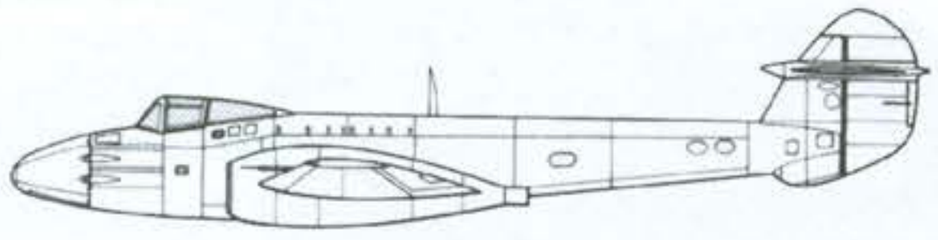
În rest, Meteor T.7 s-a dovedit a fi un avion de nădejde, cu bune performanțe, chiar mai bune decât ale modelului F.4, în special în ceea ce privește viteza de urcare, ameliorată prin instalarea pe majoritatea exemplarelor a puternicului Derwent 8.

Avionul a fost folosit pentru școală și antrenament atât de către Royal Air Force, care a avut în înzestrare nu mai puțin de 640 (!) de Meteor T.7, cât și de către Royal Navy, pentru formarea și antrenamentul piloților din Fleet Air Army, comanda Marinei, lansată în 1948, fiind de 43 de exemplare, toate folosite în unitățile terestre. Bilocurile Meteor T.7 au fost utilizate cu maximă intensitate până la jumătatea anilor cincizeci, când a început retragerea lor din serviciul activ, sub presiunea unei noi generații de avioane reactive de școală și antrenament. În RAF, Meteor-ul T.7 a fost înlocuit în școlile de zbor încă din 1954, iar în cele ale FAA spre sfârșitul anilor cincizeci, lăsând în urma lor în egală măsură amintirea unui serviciu bine făcut, dar și un folclor pe măsură despre întâmplări cu avioane dispărute în decor... *to have ditched*

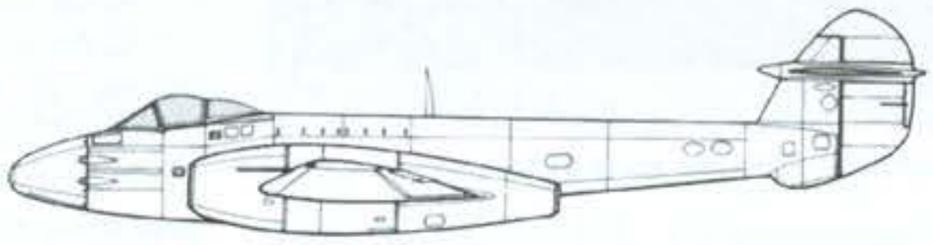
Gloster F9/40



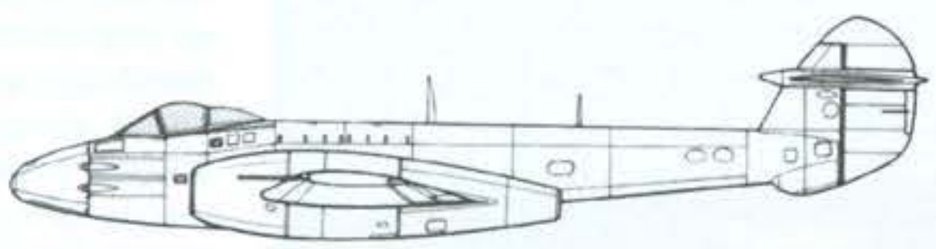
Meteor F1



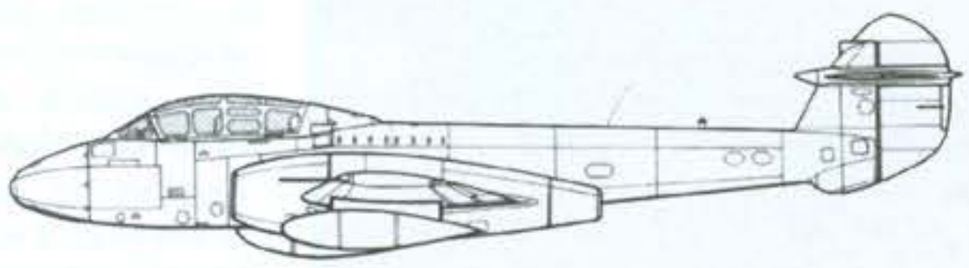
Meteor F3



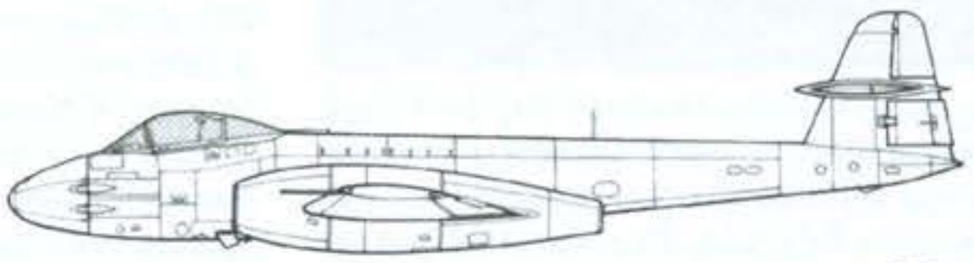
Meteor F4



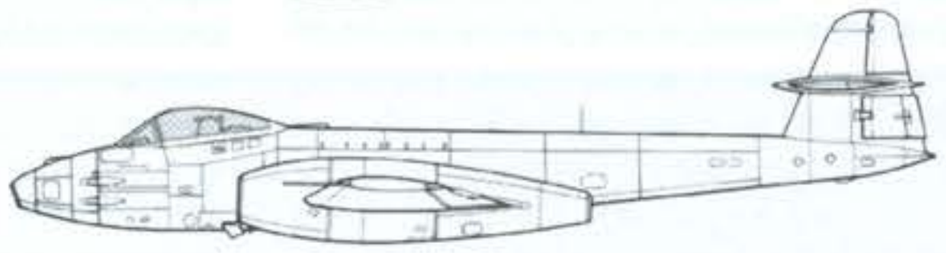
Meteor T7



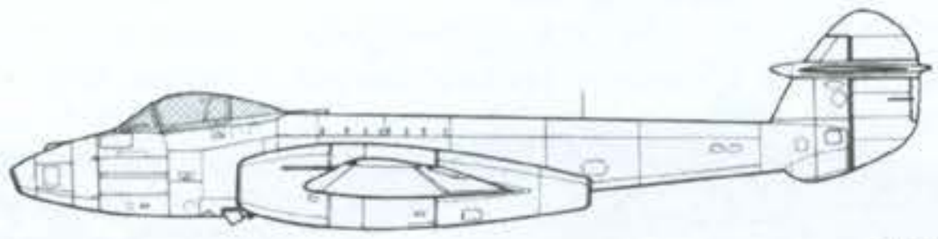
Meteor F8



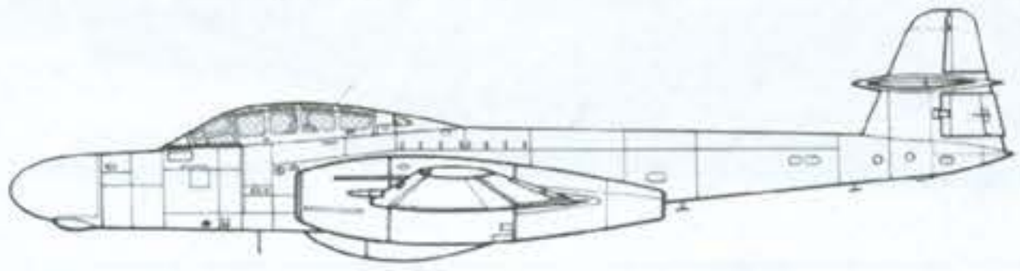
Meteor FR9



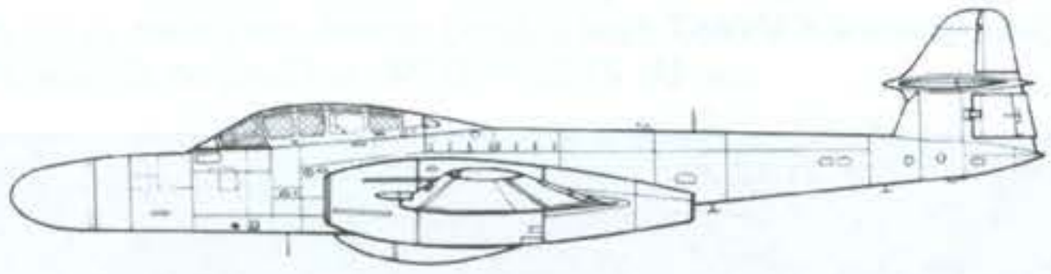
Meteor PR.10



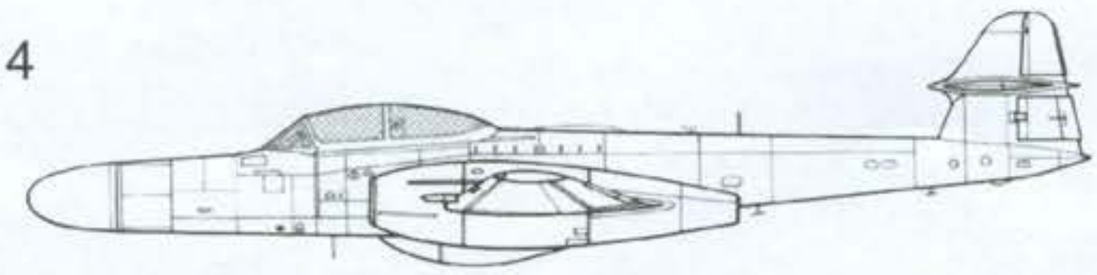
Meteor NF 11



Meteor NF 12



Meteor NF 14



Evoluția avionului Gloster Meteor

somewhere!

A existat și o formație de acrobație compusă din patru T.7, la Central Flying School de la Little Rissington, operațională ani buni după scoaterea din serviciu a tuturor celorlalte, până prin 1965. Spre marea admirație a celor tineri, veteranii izbuteau să execute chiar și lupinguri (!) cu venerabilele bimotoare. După 1965, din întreaga formație n-a mai rămas decât un singur Meteor T.7, căruia i s-a alăturat un la fel de venerabil DH Vampire. Alte câteva duble au fost aduse ulterior și menținute în stare de zbor pentru spectacole aeriene. La mijlocul anilor optzeci toate erau la capătul puterilor, în cel mai bun caz permițându-li-se evoluții la + 2,5 g/ - 0,5 g.

Numărul enorm de duble disponibile la mijlocul anilor cincizeci prin înlăturarea lor din cadrul școlilor de pilotaj avansat de către avioanele DH Vampire T.11 a determinat o împrăștiere generală a lor, atât în aviația militară, cât și în cea civilă și se poate spune că, până la epuizarea resursei, aceste avioane au făcut de toate: remorcaj de ținte aeriene, inclusiv în Malta, transport rapid de piese de schimb și de ... VIP-uri, misiuni meteo și așa mai departe. În acest mozaic un loc aparte îl ocupă evident perioada în care aparate Meteor T.7 au fost folosite la formarea și antrenamentul piloților de bombardiere Canberra (în fapt, un Meteor mai mare...).

Dincolo de toate acestea a fost exportul, multe dintre țările care au achiziționat avioane Meteor, fiind la începutul înzestrării cu aparate reactive. Astfel, avioane Meteor T.7 au ajuns din Scandinavia până în Brazilia sau în Orientul Mijlociu. În cazul Israelului, primele avioane reactive din dotare au fost chiar trei Meteor T.7, faimoasele "Ben Gurion Sufa" (Furtuna), "Sa'ar" (Vânt puternic) și "Barak" (Fulger).

La jumătatea anilor șaizeci cele mai multe avioane Meteor T.7 ajunseseră în cimitirele de aeronave așteptând, la propriu, ghilotina...

VÂNĂTORI DE ZI ȘI DE NOAPTE

În luna martie a anului 1947, la Gloster au loc primele analize privind perspectiva construirii unui avion care să întrunească performanțele și caracteristicile cerute în două specificații ale Ministerului Aerului emise cu un an în urmă. Pornind de la aripa delta a profesorului Lippisch, firma avea să construiască un avion de succes, amintind straniu de aparatul Tornado de mai târziu, Gloster Javelin. Pe toate categoriile de aviație industria aeronautică britanică lucra la noi programe, dar până la intrarea în fabricație de serie a avioanelor din noua generație avea să mai treacă ceva timp. Pentru Fighter Command, avionul de vânătoare de tranziție avea să fie Meteor F.8, o versiune ameliorată a Meteor-ului F.4, la care Gloster a început să lucreze tot în 1947. Un prim prototip a fost realizat prin modificarea directă a unui F.4. Cel de-

Sus: Meteor T.7 WF816 a supraviețuit cu 23th Squadron până la sfârșitul anilor '60.
Jos: Un T.7 (WS 103) al Royal Navy. fotografiat la Hurn în iulie 1969.

al doilea (VT150) avea să fie un F.8 adevărat. El a executat primul zbor la 12 octombrie 1948, fiind pilotat de Jan Zurakowski.

Cu un cumul de rezultate favorabile obținut la Escadrila de Experiențe de la Boscome Down, noul Meteor este prompt introdus în producție de serie, primele avioane ajungând la escadrilele Fighter Command în august 1949. În linii mari, Meteor-ul F.8 se deosebea de predecesorul său prin fuzelajul alungit cu 76 de centimetri, prin cupola postului de pilotaj cu vizibilitate ameliorată și prin desenul ampenajului, întreg fuzelajul posterior fiind preluat de la un prototip abandonat, G 42, și instalat pe Meteor grație flexibilității date de desenul modular al acestuia din urmă. Pentru prima dată, avionul avea în dotarea standard un scaun catapultabil Martin-Baker de primă generație. Motoarele erau două RR Derwent 8, de 1633 kgf fiecare. Meteor-ul F.8 păstra armamentul fix al versiunilor anterioare, format din patru tunuri Hispano de 20 mm. Sub aripi, avionul mai putea transporta două bombe de 450 kilograme fiecare sau 16 proiectile reactive nedirijate. Avionul dispunea de radiocompas. Creșterea lungimii fuzelajului scăpase Meteor-ul de lestul de centraj de pe versiunile anterioare, care ajunsese la nu mai puțin de 450 kilograme, iar adaptarea fuzelajului posterior de la G.42 rezolvase și problema instabilității longitudinale induse de consumul muniției. Meteor F.8 avea o greutate maximă la decolare de 7122 kilograme, o viteză maximă la 3000 de metri de 962 kilometri pe oră, un plafon maxim de zbor de 13 410 metri și o autonomie de 965 kilometri.

Meteor F.8 a fost construit în 1183 de exemplare, atât de către Gloster cât și de Armstrong-Withworth, în majoritate intrate în înzestrarea RAF-ului. Pe calea deschisă de versiunile anterioare el s-a bucurat și de un important succes pe piața externă: Brazilia a cumpărat 60 de avioane, Danemarca 20, Siria 19, Egiptul 12, Israelul 11 și Olanda 5, în cele mai multe cazuri comenzile fiind constituite atât din avioane noi, cât și din stoc RAF. Pentru aviația militară olandeză, Fokker a mai construit în licență alte 150 de exemplare, tot atâtea fiind fabricate de către firma olandeză și pentru belgieni. În Belgia, la Avions Fairey, au fost construite, din kit-uri Fokker, 30 de avioane F.8 și alte 37 din kit-uri Gloster.

În afara frontierelor Marii Britanii cel mai important utilizator de avioane Meteor F.8 avea să fie Royal Australian Air Force, cu 93 de aparate F.8 primite din stoc RAF și trimise să lupte în Coreea. Producția de avioane Meteor F.8 avea să fie oprită în 1954, an în care în RAF se inițiază și procesul de înlocuire cu noile aparate Hunter. Disponibile în exces, avioanele F.8 au fost utilizate la rândul lor în număr mare, pentru testarea de armament, echipament și soluții constructive. Un astfel de Meteor, echipat cu motoare AW Sapphire 2, avea să stabilească în august 1951 un record mondial de viteză în urcare.

Un altul va deveni patrumotor, adăugându-i-se două mici RR Soar,iar cel mai exotic dintre toate va ajunge cu siguranță Meteor-ul F.8 WK935, cu botul transformat de către cei de la Armstrong-Whitworth într-un post de pilotaj în poziție culcat pe burtă, configurație în care se spera că pilotul va face față mai bine suprasarcinilor.

Potențialul de dezvoltare parcă inepuizabil al Meteor-ului a permis și realizarea unui vânător de noapte evident, tot de tranziție, care să ofere un plus de performanță apărării antiaeriene britanice,

Sus: Meteor F.8 VY467 după o lungă carieră este folosit aici la tragerea țintelor, 1968.
Jos: Un TT.20 (WD780) la Hurn, pe 25 iulie 1969.

Rara avis! RAE Llandbedr Meteor U.16s, aici la o bază RAF deschisă pentru public, în 1976.

aflată în așteptarea puternicului Gloster Javelin, dar înzestrată încă, vai, cu vechile DH Mosquito NF.36. Specificația privind un avion destinat acestui gen de misiuni fusese lansată de Ministerul Aerului încă din ianuarie 1947 sub indicativul F.44/46, specificație privind un vânător de noapte pentru orice vreme, evident echipat cu radar, biloc, bimotor. Gloster a fost singura firmă constructoare care a răspuns provocării, oferind un T.7 cu botul alungit cu încă 1,5 metri pentru a primi un radar SCR-720 Mk10 AI (Airborne-Interceptor). Supraaglomerată cu producția versiunii F.8, dar și cu presantul program Javelin, Gloster și-a declinat în cele din urmă capacitatea de a face față la noi comenzi, așa că de punerea la punct a versiunii NF (Night Fighter) a Meteor-ului avea să se ocupe în cunoștință de cauză Armstrong-Whitworth, componentă împreună cu Gloster a grupului industrial Hawker-Siddeley. Noua versiune avea să se numească NF.11 și a fost prezentată pentru prima dată sub forma unui T.7 modificat, scos la zbor în octombrie 1949. Adevăratul prototip NF.11 va zbura abia la 13 mai anul următor, fiind pilotat de către Eric Franklin, primul avion de serie fiind livrat la jumătatea lui noiembrie același an. Meteor-ul NF.11 era compus, deci, dintr-un fuselaj anterior de T.7, cu cabină cu tot (în sfârșit presurizată!), alungit din nou ca să încapă radarul (tunurile fiind mutate în aripi), un fuzelaj central de F.4, o coadă de F.8 și demiplanuri de F.1, cu anvergura de 13 metri. Motoarele erau aceleași Rolls-Royce Derwent 8.

Radarul Mk.10 putea descoperi țintele până la o distanță de maxim 15 kilometri, în timp ce, la sol, putea iniția aprinderea unei lanterne cu neon de la câțiva metri, spre spaima răcanilor ignoranți aflați prin preajmă !

Meteor-ul NF.11 a fost construit în 341 de exemplare cu un apex al cadenței de fabricație de 32 de avioane pe lună, majoritatea fiind achiziționate de către Royal Air Force. Danemarca a cumpărat 11 NF.11 noi iar Franța și Belgia au achiziționat 41 și respectiv 24 de aparate la mâna a doua, din stoc RAF. Australienii au cumpărat și ei un singur NF.11 pentru Escadrila de experiențe de la Woomera. Armstrong-Whitworth, care se va ocupa pe mai departe de dezvoltarea avionului, a scos o versiune tropicalizată a Meteorului NF.11, denumită NF.13, având, pe lângă radio compas o serie de amenajări specifice: prize de aer mărite la cele două motoare, sistem de ventilație pentru cabină îmbunătățit, etc. Din nefericire toate aceste amenajări (în greutate totală de 100 kilograme) sporeau în același timp capacitatea de a absorbi nisip a diferitelor echipamente, a motoarelor în primul rând, a căror resursă scădea dramatic după un zbor în apropierea solului, asta dacă nu se producea oprirea lor imediată. Din această versiune au fost construite 40 de exemplare, folosite de către RAF până în 1968 și vândute apoi unor țări din Orientul Mijlociu.

La 21 aprilie 1953 decolează prototipul vânătorului Meteor NF.12, scos la zbor după NF.13 datorită complexității amenajărilor interioare. Noul interceptor nocturn era cu încă alți 43 de centimetri mai lung datorită instalării unui radar American Westinghouse APS-21, modificare compensată prin mărirea suprafeței ampenajului vertical. Avionul era echipat cu motoare RR Derwent 9, de 1725 kgf. Această versiune de Meteor a fost construită în 100 de exemplare, câte 6 fiind vândute Egiptului, Siriei și Israelului.

VÂNĂTORI DE ZI ȘI DE NOAPTE

Ultima versiune construită în serie a avionului Gloster Meteor a fost NF.14, cea mai avansată și cu siguranță cea mai frumoasă dintre toate, cu fuzelajul încă o dată alungit pentru un radar APS-51 și cupola cabinei de tip monobloc, cu vizibilitate panoramică. NF.14 avea o lungime de 15,5 metri, o greutate maximă la decolare de 9 625 de kilograme, o viteză maximă de 930 kilometri pe oră, un plafon maxim de 12 200 de metri și o autonomie de zbor de 1530 kilometri.

Și această versiune a fost construită într-o sută de exemplare, ridicând la 547 numărul avioanelor Meteor construite la Armstrong-Whitworth. Ultimul dintre acestea și în același timp ultimul din întreaga familie de avioane Meteor a fost livrat la 26 mai 1955, ele rămânând operaționale până în anul 1961. Ca și în cazul celorlalte versiuni, scoase de la escadrilele de primă linie înainte de expirarea resursei, numeroase NF.14 au devenit fie avioane de școală - MF(T).14, fie remorchere de ținte aeriene -TT.20.

În limba engleză, fighter înseamnă luptător. Ce fel de luptător era Meteor-ul pentru timpul său? În primul rând un veteran prin concepție. În fapt a fost vorba despre un avion de luptă conceput în timp

La origine conceput pentru atac la sol, acest T.7 a fost în cele din urmă vândut Suediei. Aici este în muzeul de la Ugglarp.

No 1 Navigation School folosea în 1965 acest NF 14 integral lăcuit în argintiu.

de război, dar construit apoi în tihnă, în timp de pace. De aceea primele serii de avioane Meteor nu aveau scaun catapultabil, deși prea puține erau șansele de supraviețuire la o părăsire clasică a aparatului avariat: pilotul unui monoloc trebuia să reducă substanțial viteza, să largheze cupola și să iasă pe aripă, lăsându-se să lunece la vale, ca parașutiștii lui Stalin de pe o aripă de TB-3... În nici un caz nu se admitea saltul prin răsturnarea avionului așa cum mai vedem prin documentarele de război. Echipajele versiunilor cu două locuri aveau și mai puține șanse de supraviețuire, un astfel de Meteor scăpat de sub control țintuind piloții în cabină prin evoluțiile sale. Mai erau și cele două motoare așezate la jumătatea aripilor, de parcă ar fi avut elice, care la cedare produceau angajări imparabile combinate cu pierderea presiunii hidraulice dacă era vorba de turboreactorul din dreapta, pe care se afla pompa, astfel încât pilotul nu mai putea scoate flapsurile și trenul. În rest, așa cum își amintesc piloții, un Meteor din versiunile avansate, F.8, de exemplu, era plăcut de pilotat, chiar acrobatic, cu factorii de sarcină + 6,0g/-3,0g. În plus, era destul de bine înarmat deși trebuia menținut drept pe traiectorie pentru ca pilotul să poată ochi corect, avioanele Meteor continuând să zboare mai mult sau mai puțin șerpuit, indiferent de versiune. Cum în Europa era pace, chiar dacă una asigurată de o cortină de fier, rolul avioanelor Meteor s-a limitat în principal la antrenamente, mitinguri și vizite, cele mai multe dintre ele efectuate în limitele protectoare ale Alianței Nord-Atlantice. Așa a fost și vizita din septembrie 1948 în Danemarca a unei formații de 8 avioane Meteor F.4 însoțite de doua bombardiere Halifax de suport logistic. Impecabil desfășurată până dincolo de Lubeck, misiunea a degenerat într-o aterizare de-a valma la Kastrup a Meteor-urilor intrate în limită de carburant, comandantul de escadrilă Wootten aterizând împreună cu un DC-6 pe care l-a depășit în viteză pe pistă, prin dreapta...

Actele de bravadă n-au lipsit nici ele (cu riscurile mortale corespunzătoare) așa cum a fost cazul pilotului danez Carl Soerensen care la 5 mai 1950, zburând pe spate cu un Meteor F.4 lovește cu ampenajul orizontal-stânga catargul unui iaht și, încercând să părăsească avionul avariat, din zbor răsturnat, este lovit de ampenaj si ucis

Avioanele Meteor au participat evident și la evenimente mai serioase, fiindcă sfârșitul celui de-al doilea război mondial n-a adus nici pe departe pacea universală mult visată. Cu americanii rezervați și bănuitori în privința comerțului cu arme cel puțin în primii ani de după război, avioanele britanice s-au vândut foarte bine în toate colțurile lumii, mai ales acolo unde, evident, era nevoie de ele. Englezii n-au pregetat nici ei să folosească avioane Meteor în diversele conflicte locale în care s-au angajat, deși în cele mai multe cazuri s-a făcut apel doar la versiunile de recunoaștere, fie FR.9 (versiune pentru recunoașteri tactice, construită în 126 de exemplare pentru RAF și terți, adică Ecuador, Israel și Siria, care au primit 12, 7 și respectiv 2 FR.9), fie PR.10, versiune pentru recunoașteri la mare altitudine, construită în doar 59 de exemplare pentru RAF, dar implicată în misiuni începând din Cipru și terminând cu Malaya.

Războiul din Coreea a constituit ocazia celei mai importante angajări într-un conflict armat a bimotoarelor Gloster Meteor: este vorba de cele 98 de aparate F.8 din stoc RAF trimise pentru uzul Royal Australian Air Force (RAAF) drept în Coreea și intrate în compunerea Escadrilei 77. Aceste avioane au executat 4836 de misiuni de luptă, mai întâi de escortă și apoi preponderent de atac la sol, pierzând 32 de avioane și doborând inamicului (superior tehnic) 6 avioane, prima victorie fiind obținută de locotenentul Bruce Gorgerly la 1 decembrie 1951, împotriva unui MiG-15, escadrila revendicând un total de 3 MiG-uri 15.

La capătul celălalt al Pământului, argentinienii și-au folosit avioanele Meteor, după cum vă amintiți, nu mai puțin de o sută, pentru a se bate unii cu alții în revoluția din 1955. În același an, în Orientul Mijlociu, la 1 septembrie, o celulă de avioane Meteor formată dintr-un F.8 și un FR.9 atacă 4 avioane Vampire egiptene, pilotul israelian de pe F.8, căpitanul Aaron Yoali doborând unul după altul două avioane inamice.

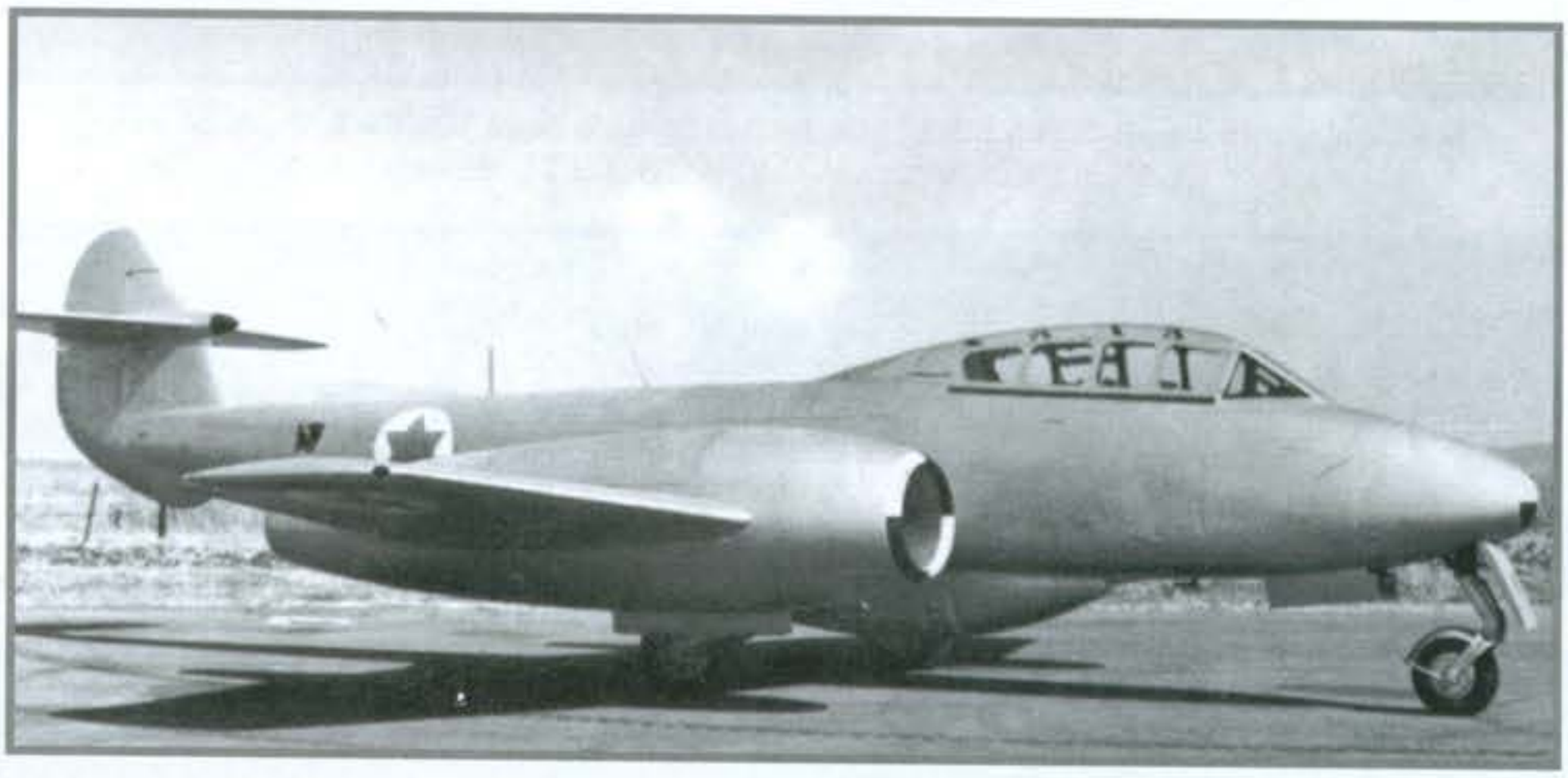
Israelienii își vor folosi din plin și eficient avioanele din dotare, începând chiar din ajunul declanșării "Operațiunii Musketeer" și a componentei sale locale, Kadesh: la 28 octombrie, Meteor-ul NF.13 Numărul 52, interceptează, atacă și doboară avionul Il-14 în care trebuia să se afle ministrul apărarii egiptean, care fusese în vizită în Siria.

Pe timpul Crizei Suezului, între 29 octombrie și 5 noiembrie 1959, avioanele Meteor israeliene au efectuat 126 de ieșiri de luptă, ceea ce nu se poate spune și despre avioanele de același tip inamice, multe dintre ele distruse la sol sau neinspirat folosite.

În orice caz, n-au fost întâlniri Meteor contra Meteor, ratându-se, dacă se poate spune așa, ocazia unui duel pur între aviatori.

EPILOG

De-a lungul a două decenii au fost construite nu mai puțin de patru mii de avioane Meteor din toate versiunile. La mijlocul anilor optzeci mai erau capabile să zboare doar 120 și astăzi cele care au mai rămas se numără pe degete. Așa cum se întîmplă mereu și cu toate, la un moment dat amintirile sunt mai multe decât dovezile materiale. și ce amintiri! În ziua încoronării reginei Elisabeta a II-a la Londra ploua, iar norii coborâseră până la 300 de metri, când zeci de avioane Meteor, decolate de pe Tangmere, Wattisham sau Biggin Hill, atât de multe câte nu se mai văzuseră pe cerul metropolei din vremea războiului, trecură la verticala Mall-ului, fix la 17 și 45 de minute, cu cinci sute de kilometri pe oră...



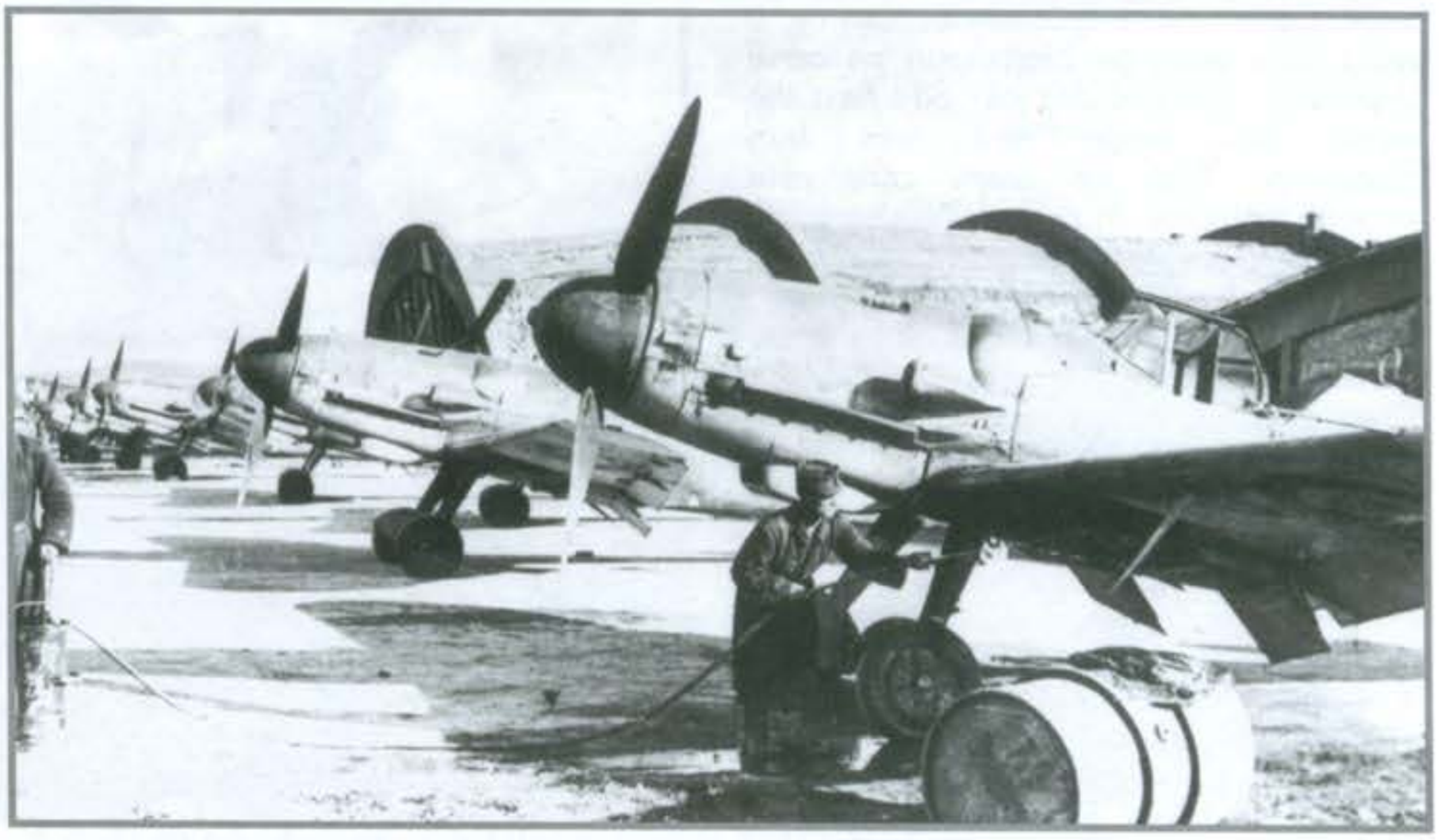
Unul dintre cele patru faimoase T7 cu seria de fabricație obliterată de cenzorii israelieni.

Bf 109 vs. Bf 109

de Vasile Tudor

Cazul vânătorilor români din timpul războiului a ajuns un fel de "caz Antonescu". Se discută despre așa și despre „ gheuri" (ah, urăsc cuvântul) în stilul specific românesc: cu patimă și contraziceri gratuite, fără a se merge spre un adevăr, de altfel destul de simplu de aflat. Istoricii tac și fac. Exemplul profesorului Vasile Tudor, care și-a șubrezit sănătatea petrecându-și ultimii zece ani aproape zi de zi în arhivele de la Pitești, citind fiecare ordin de zi și fiecare raport, ar trebui urmat de mai mulți. Poate așa, cei care ce visează noaptea debitează ziua, doar de dragul de a ieși în evidență în fața vreunui pârlit de editor occidental, s-ar rușina să-și mai susțină aberațiile și generația tânără ar putea avea acces la adevărul despre eroii din aviația română de război. Fotografiile provin din arhiva personală a domnului Dan Antoniu, căruia îi mulțumim, din nou, pentru participarea la acest articol. Ele însele pot reconstitui o întreagă istorie și cred că după această apariție se vor limpezi multe în ceea ce privește camuflajul epocii. Timpul textelor "supte din deget", a fotografiilor tipărite pe hârtie de ziar și a confuziilor uteciste, a trecut. Suntem aici pentru a o demonstra și a o susține.

Plouă cumplit. N-a mai plouat de mult ca în primăvara asta. La intrarea pe autostradă deja nu se mai vede nimic prin parbriz. Ștergătoarele, cu cauciucul lamelelor obosit de înghețurile iernii, fac și ele ce pot, nu prea mult. Scot capul pe geam ca să văd totuși ceva și-mi amintesc de jurnalul lui Dobran și de zborurile în ceață, la ruși, cu ambele ferestruici de la "G" deschise. Mă duce gândul, din nou, la Hartmann. Am reținut câteva propoziții din jurnalul lui Dobran: "Îl văd pe comandantul escadrilei a treia din grupul 2, locotenentul Hartmann cu cei 22 de ani ai lui, care a trecut cu mult de 220 de victorii, este dezbrăcat până la brâu, călare pe motor, cu capotele date jos, lucrează ceva la mitraliere. La gât poartă Crucea de Fier cu frunzele de stejar în gradul de cavaler. Pare un copil, dar e demn de epopeele grecești..." Ce imagine! Atât de poetic surprinsă de maestrul Dobran! Azi-noapte i-am visat pe amândoi, însă nu-mi mai amintesc cum...*



Sus: Cpt. av. Vizanti Dan (centru) și adj. av. Socol Iosif la Miskolc.
Jos: G-uri pe terenul de la Piestiany. (Muzeul Militar Central).

Mecanici pe aripa lui "unu galben".

Plouă în continuare și Dacia albastră aleargă cu 120 pe oră. Numai de nu mi-ar sări vreo roată. Mă duc la Pitești. Dincolo de autostradă și de combinat, în Trivale, o să-l găsesc, sper, pe "nea" Tudor. Nu știe că vin. M-am hotărât abia dimineață, probabil tocmai din cauza ploii. Și a discuției pe care am avut-o cu el aseară. Am vorbit la telefon despre diverse, printre altele și despre articolul meu din numărul trei. "Da, îmi spunea el, era un om deosebit, m-a invitat la el în casă, la Boblingen..." "Cum!?", mă răstesc îngrozit. "Ce, Medin, nu știai că l-am cunoscut? L-am vizitat prin '92-'93, nu mai știu exact, trebuie să mă uit în pașaport..." Mă întreb pe cine n-a cunoscut profesorul Vasile Tudor? Până și pe tata l-a cunoscut, colegi de cameră cu "forța", pe vremea când la hotelurile din provincie trebuia să dai Kent ca să poți dormi după o zi de delegație, și, chiar și atunci riscai să împarți camera cu un necunoscut. Necunoscutul tatei din ziua aceea de prin '85 era domnul Vasile Tudor. Depășesc un camion și jerba de apă aruncată de acesta peste Dacie mă înspăimântă. De ce îl căuta oare Bâzu pe Hartmann pe cerul Ungariei? Vroia să-l dea jos? Să-i facă din mână? Să-i arate că-i mai bun manevrier? Iată un lucru care este probabil adevărat. În circ aerian, Bâzu era superior. "Bubi" era totuși incontestabil, un mai bun luptător. Și încă unul teutonic. Intru în Pitești. Bâzu îl căuta de pomană pe Hartmann deasupra pustei ungare. I/Jg 52 era pe atunci undeva mult mai la nord, în Polonia. În schimb, Lipfert și II/Jg52 erau într-adevăr în zona Grupului 9. Și aceasta s-a văzut în cazul Dârjan. Vremea este execrabilă și dacă "nea" Tudor nu-i acasă, m-am ars. Dar este. Sunt tratat, ca de fiecare dată, împărătește și mi se pune masa cu toate că o refuz de zece ori. Dacă ceea ce am mâncat atunci nu pot să împart cu nimeni, pot totuși să vă ofer ce am primit la desert. Rândurile următoare. (M.A.)

După evenimentele politico-militare de la 23 august 1944, Grupurile 7 și 9 Vânătoare, dotate cu avioane Bf-109 G6, au fost primele care au primit misiunea de a trece la apărarea Capitalei, ajungând pe terenul de la Popești Leordeni. De acolo au întâmpinat avioanele germane care au bombardat în câteva rânduri Bucureștiul, de acolo s-a ajuns la Foggia, în Italia și tot de acolo s-au început pregătirile pentru a lua parte la luptele duse contra Germaniei și Ungariei hortiste.

În timpul cât Gr.7 Vt. a cedat materialul Grupului 9 Vânătoare (Gr.9 Vt.) și pe parcursul timpului în care acesta s-a ocupat de revizuirea lui, germanii au continuat să bombardeze în Transilvania unde nu ajunseseră avioanele românești de vânătoare. Au făcut-o și în ultima zi a lunii august, când au arun-cat bombe în stația CFR Bod și în comuna Sânpetru-Brașov. De asemenea, au atacat un avion trimotor în sudul țării, incendiindu-l.

În fața unei asemenea situații, Regiunea 3 Aeriană s-a văzut nevoită să organizeze la repezeală o escadrilă de vânătoare care să limiteze incursiunile aviației germane. Pentru dotarea acesteia s-au utilizat avioanele Bf-109 care fuseseră folosite de instructorii germani la alarmele aeriene în timpul cât activaseră în cadrul Școlii de vânătoare de la Ghimbav-Brașov și piloții români din cadrul aceleiași școli. Acestea însă nu aveau semnele de identitate românești. Drept urmare, ASAM Mediaș a trimis un vopsitor și materialele respective. Deși era un etnic german, lucrătorul a făcut o treabă bună, executând semnele de recunoaștere românești, precum și numerele de identitate. Cele șase avioane care până la 23 august nu fuseseră folosite de noi, au primit numerele de la 1 până la 6 inclusiv. Cu unul dintre ele s-a accidentat grav, pe 31 august, slt.av. Gh. Chincovici, când, probabil lovit, a aterizat forțat în comuna Criț-Făgăraș.

Apoi, ca o replică a bombardării vaselor germane care urcau pe Dunăre de către aviația română, operațiile de pedepsire au culminat cu atacul german asupra Centrului Militar de Pilotaj de la Turda, care era situat doar la 20 km de granița temporară cu Ungaria și unde se aflau peste 200 de avioane, pe mai multe terenuri. Astfel, la 1 septembrie, ora 7, a fost atacat terenul de la Luncani, realizând surprinderea și făcând pagube semnficative. Ca urmare a succesului repurtat, aceștia au revenit în după-amiaza aceleiași zile, la ora 14, atacând chiar și avioanele dispersate prin grădinile sătenilor. Văzând slaba apărare antiaeriană și lipsa avioanelor de vânătoare, în dimineața zilei de 2 septembrie, aviatorii germani au mitraliat terenurile de la Turda de Sus și de Jos, unde au incendiat două hangare din patru, distrugând, în urma acelor acțiuni, aproape 50 de avioane. Totuși, chiar și în timpul acelor atacuri și după aceea, s-au mai salvat avioane, cu care, din ordinul Corpului Aerian Român (C.A.R.), s-au organizat o unitate de transport și o alta de legătură care, pe 4 septem-

Adj. av. Moraru Iosif (Gâgă) la Miskolc, lângă G2-ul cu numărul 12 galben.

Bf 109G-6/R6 cu numărul 3 galben, pe fundalul acestei fotografii făcute în timpul vizitei pe frontul de vest a unei delegații de la București: Comandor Fenici, Comandor Govela și Comandor Zaharescu.

brie, aveau să ajungă la Sibiu.

Profitând în continuare de lipsa aviației noastre de vânătoare, germanii au atacat liniștiți și alte aerodromuri din Transilvania. Pe 3 septembrie i-a venit rândul celui de la Mediaș, unde au incendiat 12 avioane IAR-37, 38 și 39, grăbind totodată reformarea altora de tip PZL-11 și Potez-63, urmare a gravelor avarii provocate.

Nici pe 5 septembrie, germanii nu-și încheiaseră socotelile cu aviația noastră, atacând pentru început aerodromul de la Drâmbari, unde au incendiat trei avioane IAR-39 și un Me-323, «Gigant», aterizat forțat acolo, ca apoi să treacă și pe la cel din Blaj unde au avariat mai ușor alte aparate de același tip, IAR-39.

Într-o asemenea situație și în confomitate cu ordinul operativ din 1 septembrie 1944, C.A.R. s-a contopit cu Regiunea 1 Aeriană și a trecut la dislocarea în zona Sibiu a subunităților sale, care urmau să contribuie la eliberarea Transilvaniei de Nord. Acestea au fost: Grf.9 Vt. cu Escadrilele 47 și 48, Gr.2 Vt. cu Escadrilele 65 și 66, Gr.8 As.-Bb. cu Escadrilele 41 și 74, Gr.1 Bb. cu escadrilele 82 și 72, precum și Escadrilele 11,12,15 și 16 Observare, Escadrila 2 Recunoaștere și Reg.6 A.A. Ca urmare, primii sosiți la Sibiu au fost cei din Comandamentul C.A.R., care odată ajunși, au grăbit prezentarea pe frontul din Transilvania a Gr.9 Vt, dotat numai cu avioane Bf-109 G6. Măsura avea rostul să stăvilească incursiunile aviației germane asupra aerodromurilor românești de acolo. Pentru a se trece la executare, pe 8 septembrie 1944, lt. av. I. Dobran, comandantul escadrilei 48, a executat la bordul unui avion Me-108 «Taifun» o recunoaștere a aerodromului de la Turnișor, unde a constatat starea terenului, dar și prezența în spațiu a aviației germane.

După numai o zi, a sosit întregul Grup 9, alcătuit din toate cele trei escadrile, aterizând pe un teren ușor inundabil în urma ploilor și destul de aglomerat cu avioane românești și germane rămase acolo indisponibile. O dată ajunși, au înregistrat prima pierdere. Însă nu luptând Bf-109 contra Bf-109 cum aveau s-o facă în curând, ci într-un mod mult mai durereros. Adj.av. Gh. Buholtzer, venit singur de la București și cu mult în urma celorlalți, a fost lovit în plin de artileria antiaeriană sovietică, în timp ce se afla la verticala aerodromului, conform ordinului de misiune, prăbușindu-se la doi kilometri de acesta. Buholtzer, nerespectând ordinele, plecase de la București purtând încă însemnele vechi, Crucea lui Mihai în loc de cocarde. Acest lucru i-a fost fatal.

Grupul 9 Vânătoare a intrat imediat în rândul celor 355.388 de ostași români care aveau să lupte timp de 260 de zile împotriva armatelor germane și ungare până la terminarea războiului. Mai mult de o lună de zile, vânătorii au cercetat și păzit frontiera, acoperind totodată din aer concentrarea forțelor sovietice și române în zona Sibiu-Blaj-Mediaș. Situația era dezastruoasă în ceea ce privește mijloacele de transport, grupul având doar un avion Junkers W34 și un Fw-58, amândouă capturate de la germani și un singur autocamion dat de C.A.R.. În ciuda acestei situații, chiar în după-amiaza zilei, s-a asigurat protecția avioanelor din Gr.6/3 Stuka cu 11 avioane,

După reîntoarcerea în țară din septembrie 1945. Primii doi din stânga sunt: cpt. av. Dumitrescu Mircea și Locotenent mecanic Hulubescu Gheorghe.

Lt. av. Galea Ioan pe aripa G-6 "4 alb".

misiunile de protecție continuând și în zilele următoare inclusiv pentru avioanele de bombardament și asalt, care efectuau zboruri în sprijinul forțelor terestre. S-au asigurat cu maximă promptitudine toate cerințele, muncindu-se așa cum o făcuseră întotdeauna cei din Gr.9 Vt., fără nici un tractor și alimentând avioanele manual.

Greutatea misiunilor s-a făcut simțită imediat, intervențiile fiind la distanțe destul de mari, aproape de limita de benzină. Așa au fost cele de însoțire a avioanelor Stuka în zonele Turnu Severin și Arad. De mai multe ori piloții care luaseră parte la acestea nu s-au mai putut întoarce la Turnișor și au rămas pe terenul de la Balomir. Pe 11 septembrie, opt avioane Bf-109 G6 au rămas acolo, deși nu erau condiții corespunzătoare pentru piloți. De altfel impracticabilitatea terenului de la Sibiu obliga și ea la lucrul de pe terenul de la Balomir, însă legăturile telefonice nu mai existau, firele fiind luate și folosite de sovietici.

În aceste condiții, C.A.R., care era tot mai solicitat să dea curs cererilor impuse de situația terestră a frontului, a obținut aprobarea sovieticilor de a lucra și de pe Balomir. Dar mutarea nu s-a petrecut înainte de a pierde un alt avion Bf-109, împreună cu pilotul său. Acesta a fost Adj. av. Valeriu Buzdugan, care, zburând în celulă cu Lt. av. C. Fotescu, a pornit să facă o recunoaștere în zona Cluj și eventual să atace la sol avioanele aflate pe aerodromul de la Someșeni. În apropierea acelei localități, Buzdugan și-a anunțat șeful că a fost lovit de ACA și pierde lichidul de răcire prin radiatorul din stânga. Șeful i-a ordonat să nu mai continue misiunea și să se întoarcă la bază. Probabil de teama incendiului, acesta a aterizat cu avionul Bf-109 G6 (166024) pe terenul de la Turda, ocupat atunci de inamic, unde a fost luat prizonier.

Pe 15 septembrie cei ajunși pe terenul de la Balomir au asistat la pierderea avionului Bf-109 G6 seria 163759, cu numărul tactic 10 galben, care, după alimentarea cu combustibil, a făcut explozie. Aceasta s-a produs în momentul în care un maistru armurier a pus contactul instalației electrice de la bord. Probabil că pe undeva s-a produs o scânteie care a provocat aprinderea amestecului de aer și a vaporilor de benzină ajunși în fuzelajul avionului. Aparatul a fost reformat și servanții răniți.

Pe 22 septembrie patru avioane Bf-109 din Gr.9 au fost atacate de alte patru asemenea avioane germane, însă fără vreun rezultat. La fel și în ziua următoare s-au dat două lupte aeriene între șase avioane Bf-109 din Gr.9 Vt. și trei avioane Fw-190, apoi între alte opt G-uri românești și tot atâtea germane. Tot la acea dată a fost lovit de AcA în motor și flaps avionul Bf-109 G seria 760058, cu nr. 4 albastru, pilotat de Adj. av. Ion Ioniță. El luase parte la un zbor de însoțire a avioanelor de bombardament în picaj. Având înălțime, pilotul a reușit să aterizeze în spatele frontului românesc, lângă localitatea Unirea. Terenul accidentat a făcut însă ca avionul să fie distrus aproape în întregime. Pilotul a scăpat neatins.

Pentru 25 septembrie 1944, s-a cerut o participare masivă a tuturor categoriilor de avioane. Tocmai pentru aceasta au fost trimise pe terenul de la Balomir opt avioane de vânătoare în frunte cu Lt. Av. Mircea Șenchea care să asigure de acolo protecția asaltiștilor. Într-adevăr, în acea zi de toamnă, atmosfera a fost calmă, cu vizibilitate foarte bună, ceea ce a făcut ca în cursul dimineții să fie trimisă la inamic prima formație de avioane Hs-129, care să bombardeze în picaj satul Tureni, situat la opt kilometri de Turda. Ea a fost însoțită de trei avioane de

Messerschmitt 109G-6 numărul patru roșu.

Piestiany 1945. Cozi de G-10 românești. Atenție la cocarda din prim plan!

Miskolc. Revizie de motoare și celule la G-urile Grupului 9 Vânătoare.

vânătoare românești. După executarea bombardamentului asupra obiectivului indicat, cu toată împotrivirea vânătorilor români, formația celor de la asalt a fost atacată de patru avioane Bf-109 germane. Acestea au reușit să plaseze o rafală în rezervorul de benzină din planul drept al avionului cu numărul tactic 110, producându-i incendierea. Pilotul a fost nevoit să aterizeze aproape de liniile noastre, unde avionul a făcut explozie.

Nu așa aveau să decurgă faptele și cu Cpt. av. Toma Lucian, comandantul Gr. 9 Vt. care, în 25 septembrie, deși nu mai zburase de multă vereme în misiuni de luptă, a pornit într-o misiune de vânătoare liberă avându-l coechipier pe lt. av. Ion Dobran. Pe la 8000 de metri, undeva pe la Jibou, au întâlnit un avion Ju-188 german, de recunoaștere, pe care Cpt. Toma l-a doborât în cursul celui de-al doilea atac efectuat. Se pare că tot atunci a fost lovit și el mortal de mitraliorul german, pentru că a picat odată cu Junkers-ul și nu a mai redresat până în pământ, sfărâmându-se împreună cu Bf-109 G6 seria 165662. În acea zi s-au mai pierdut cinci avioane de vânătoare, două de asalt, două de bombardament în picaj și un He 111 pus pe burtă.

Din cauza timpului nefavorabil și a terenurilor desfundate, între 25 septembrie și 5 octombrie 1944, unitățile C.A.R. nu au executat misiuni de luptă.

În perioada operațiilor duse pentru eliberarea Clujului, forțele C.A.R. au participat cu întreg efectivul în sprijinul Armatei a 40-a sovietice în raioanele Turda, Apahida, Tg. Mureș și Bistrița. Numai în zilele de 6 și 7 octombrie, cu toate condițiile meteo nefavorabile, aviația de vânătoare a scos 127 de avioane, dintre care 56 pentru acoperirea aeriană, 65 pentru însoțire și protecția aeriană și șase pentru recunoașteri în zonele Cluj, Dej, Beclean, Jibou, Satu Mare și Baia Mare. În acea zi a avut loc o luptă aeriană între două avioane Bf-109 și trei Fw-190 pe timpul unei misiuni de protecție la Stuka. La 20 de minute de la decolare, Adj. av. Ioan Vancă din Escadrila 47, cel care plecase ultimul de la Turnișor, a anunțat la radio că l-a «lăsat» motorul și că aterizează pe terenul de la Balomir. Cu excepția Lt. av. St. Ciutac care a văzut doar că Vancă a rămas în urmă, nu l-a mai observat nimeni și nici pe Balomir nu a ajuns. S-a crezut atunci că s-a «rătăcit» la inamic și o dată cu el s-a pierdut și avionul Bf-109 G6 seria 166061.

Înaintarea trupelor terestre a impus ca la 14 octombrie 1944 Gr .2 și 9 Vt. să se mute pe aerodromul de lângă Câmpia Turzii, pentru a putea interveni mai ușor în sprijinul acestora. Însă condițiile meteo nefavorabile de acolo au permis executarea a numai 18 misiuni, cu precădere de asalt și bombardament. Tot pentru a fi în preajma frontului, în mai puțin de o săptămână Gr. 9 Vt. a fost

Pe aripă, cu ochelari de soare, Locotenetul aviator Ion Dobran.

Fotografie de grup pe Miskolc, în 1945.

dislocat la Someșeni-Cluj, de unde până în 25 octombrie, când Transilvania de Nord a fost eliberată, nu a putut executa nici un zbor din cauza acelorași condiții meteo.

Începând cu 29 octombrie aviația română și-a desfășurat activitatea în cadrul Frontului 2 Ucrainean în direcția Budapestei. Trupele terestre au forțat Tisa și au înaintat spre Nyregyhozo și Miskolc. Ca urmare, Gr. 9 Vt. abia sosit pe terenul de la Satu Mare în jurul datei de 13 noiembrie a trebuit să se mute pe cel de la Türkeve din Ungaria. Acela era destul de mare, însă după ploaie devenea încă și mai dificil de utilizat decât cele din Transilvania. Indiferent de situație, sovieticii cereau executarea a cât mai multe zboruri la inamic. Pe 17 noiembrie 1944 C.A.R. a trimis o formație de avioane Stuka, avându-l în frunte pe însuși lt.av. Mircea Bădulescu, comandantul escadrilei, să bombardeze un aerodrom inamic. Cele patru avioane au decolat la ora 15,40. Peste numai 15 minute, în timp ce ajunseseră în dreptul localității Toskesz la o înălțime de 800 m, au fost atacate prin surprindere de avioane sovietice La-5. Aviatorii români au legănat din aripi, au tras rachetele cu semnalul zilei, dar degeaba. Sovieticii s-au îndârjit și mai mult, revenind a doua oară la atac, deoarece în primul nu obținuseră nimic. Atunci au lovit chiar în rezervorul de benzină al unui avion Stuka. Acesta a luat foc imediat, prăbușindu-se în flăcări și omorând echipajul. Restul formației a aterizat imediat, care pe unde a putut.

În după-amiaza acelei zile, ofițerii superiori din C.A.R. s-au deplasat cu două avioane Fi-156 la Armata a 5-a Aeriană Sovietică. Acolo au analizat contribuția lor la mersul operațiilor și au insistat pentru a se permite aducerea pe front a câtorva avioane Bf-109 G6 reparate la București, precum și mutarea avioanelor din Gr.9 pe terenul de la Türkeve. Adj. av. Pavel Barbu, avea să aibă probleme datorită necunoașterii materialului volant. Pe 22 noiembrie, acesta executa o misiune de însoțire a avioanelor Ju-87 de bombardament în picaj. A avut nesansa ca, imediat după decolare, să-i sară contactul electric de comandă al pasului elicei, blocându-l în poziția de pas mic. Cum rotirea elicei nu depășea 2000-3000 ture pe minut, avionul abia se putea ține în aer. Deși a acționat pasul elicei pe poziția comandat, acesta nu s-a modificat. Ori dacă știa, cu o singură apăsare a contactului general pilotul ar fi făcut ca totul să reintre în normal. Incidentul apărea destul de frecvent, fiind ușor de depanat cum spuneam, însă nu și în cazul lui Barbu, care, venind precipitat la aterizare, a intrat într-o groapă în care a distrus avionul Bf-109 G6 seria 163652.

Din cea de-a doua decadă a lunii decembrie, Gr.9 Vt. a început să acționeze de pe pista de la Kunmadaras. Tocmai la acea dispersare, efectuată cu o parte din avioane pe 12 decembrie 1944, Adj.av.Cristea Chirvăsuță a reformat avionul cu seria 161408. Aceasta din cauză că pista de acolo, fusese minată, iar gropile făcute după detonarea acestora, astupate cu pietriș. Dând cu roata dreaptă într-una dintre gropi, avionul a fost furat de pe direcție și cu toată intervenția pilotului, aparatul a ieșit de pe pistă. Terenul fiind moale, roțile s-au îngropat până la jumătate, făcând să cedeze jamba stângă și să se rupă planul de pe aceeași parte, torsionându-se și fuselajul. Pe Chirvăsuță l-a urmat pe poteca blestemului Adj. av. Mălăcescu, un alt veteran cu vechi state în Grup, care a accidentat avionul Bf-109 G6-165135 pe 13 decembrie, capotând la aterizare. Parcă pentru a nu dezminți situația de acolo, în ziua următoare Lt. av. Greceanu a lăsat și el avionul cu seria celulei 163196 avariat serios pe marginea aceleiași piste.

Avioanele reparate la ASAM București erau luate de către sovietici drept captură de război și expediate în URSS, fără să se permită ca măcar un număr mic dintre acestea să vină pe front. Se suferea enorm din cauza materialului volant, cu atât mai mult cu cât nici unul dintre avioanele Bf-109 montate la Brașov ori Caransebeș nu ajunseseră pe front, deși misiuni se cereau în permanență. Mai ales că, după o perioadă de acalmie, germanii deveniseră foarte activi. Abia de se mai putea rezista la tot felul de ordine și presiuni, vânătorii fiind chiar

G-uri românești pe aerodromul de la Lucenec.

Locotenent mecanic Hulubescu Gheorghe, cu cinci galben.

Pregătirea misiunii.

acuzați (evident de către sovietici) că nu vor să mai zboare. Sperându-se la o soluție de moment, s-au trimis piloți în țară pentru a recupera cele câteva avioane Bf-109 rămase de la germani, însă nu s-a reușit, avioanele fiind inventariate de către sovietici și păzite ca atare.

Exact în acea perioadă când nici măcar sovieticii, care ocupau întotdeauna cele mai bune terenuri de zbor, nu mai decolau, s-a cerut Grupului 9 să execute o misiune îndepărtată, la Przmisl aproape de granița cu Polonia. Bâzu l-a luat coechipier pe Lt. av. C. Fotescu, reușind amândoi să decoleze în bune condiții. Pe la jumătatea drumului de întoarcere coechipierul a simțit că ceva nu este în regulă cu comanda de profunzime a avionului său, dându-i o senzație neplăcută de întârziere. I-a raportat lui Bâzu care, după ce a trecut în spate a observat că Fotescu nu mai avea o jumătate de profundor. Se pare însă că aceasta nu reprezenta o problemă prea mare la Bf 109, cei doi întorcându-se cu bine la bază.

Începând cu 19 decembrie 1944, Gr.9 Vt. a acționat de pe un teren aflat aproape de Miskolc, care, cu excepția dimineților cețoase, a oferit condiții mai bune atât pentru avioane, cât și pentru piloți. Totuși, pierderi am avut și pe terenul de la Miskolc. Chiar în ziua următoare a fost lovit de un proiectil ACA Slt. av. Constantin Rozariu iar pe 24 decembrie a fost rănit grav Adj. av. Ion Marinciu. Acesta, în timp ce a însoțit pentru protecție o formație de avioane Ju-87, a trebuit să susțină o luptă aeriană cu două avioane Bf-109 germane. Lovit în ampenaj din care a pierdut o jumătate, el nu a mai putut continua lupta, îndreptându-se cât mai repede spre aterizare. Nevoit să zboare mult în linie dreaptă a fost o țintă ușoară pentru vânătorii germani care l-au atacat continuu, avariindu-i avionul Bf.109 G6 seria 164997. Cu toate acestea, el a reușit să-l aterizeze între linii, la Zelok, de unde a fost recuperat de către sanitarii sovietici.

În cea de-a doua zi a Crăciunului, într-una din misiuni, Bâzu a zburat împreună cu Dobran, cei doi întâlnind avioane de vânătoare americane în care puțin a lipsit să nu tragă! Americanii își puseseră rezervoarele suplimentare, așa cum o făcuseră de atâtea ori în vara care abia trecuse, pentru a ajunge în România, și străbăteau cerul frontului fără teama că li se va aprinde becul roșu care avertiza limita de combustibil. A urmat apoi o vreme proastă pentru zbor, cu multă ceață.

Abia pe 2 ianuarie 1945 avioanele de bombardament și asalt au fost în acțiune, atacând gările din Kalno și Lucenek, Tomos și Altschol, unde s-au înregistrat lovituri bine țintite, cu multe trenuri distruse și mari in-

Miskolc. În centru, soția Locotenentului aviator Galea Ioan.

Messerschmitt Bf-109G-6 "7 galben" aparținând căpitanului aviator Georgescu Emil, fost comandant la escadrila 53 (Hurricane). Se remarcă emblema Grupului 7, păstrată și după ce acesta a fuzionat cu Grupul 9.

"4 roșu" în primăvara lui 1945. Avion de captură (se observă zvastica acoperită la repezeală, ca și dunga germană galbenă de pe fuzelaj), folosit de piloții din Grupul 9 Vânătoare. Și acesta este un redutabil G-6 cu cabină Erla.

profile color de Teodor Liviu Morosanu

Căpitan aviator Georgescu Emil. Miskolc 1945.

cendii. Desigur că vânătorii au fost nelipsiți, efectuând misiuni de protecție. Asemănător s-a desfășurat activitatea de luptă și în 3 ianuarie, când în plus s-au scos și avioanele IAR-81 pentru atacul căilor de circulație, iar Gr.9 Vt. a trimis pentru însoțire 11 avioane Bf-109 dintre care patru pentru vânătoare liberă, două pentru sondaj meteo și restul în zboruri de protecție.

Pe 12 ianuarie mai mulți dintre piloții Gr.9 Vt. au fost citați prin Ordin de Zi pe Aeronautică, pentru spiritul lor de sacrificiu și priceperea dovedită cu ocazia misiunilor prestate în intervalul 21-26 decembrie 1944. Printre ei s-au aflat Cpt. av.(r) Constantin Cantacuzino, Cpt. av. Ion Micu, Locotenenții av. I. Dobran, Constantin Fotescu, St. Ciutac, Horia Pop, Constantin Rozariu, Adj. av. I. Marinciu și alții. Odată cu aceștia au mai fost citați încă trei ofițeri și doi adjutanți de la Gr.2 Vt.

Pe 13 ianuarie, situația atmosferică s-a îmbunătățit, permițând vânătorilor să se angajeze în câteva misiuni, dintre care cea mai bine materializată a fost aceea în care au atacat un tren ce înainta pe o vale foarte îngustă și șerpuitoare. Garnitura a fost atacată cu ușurință, însă locomotiva apucase să se mascheze după cotul unui deal. Și de această dată prințul așilor români a dovedit că era maestru, trăgând din viraj și ciuruind-o, fapt pentru care la scurtă vreme a rămas imobilizată într-un nor de aburi. Restul a fost o treabă de poligon.

În sfârșit tot atunci a venit vestea că urma să sosească la Miskolc Gr.1 Vt., prilej de mare bucurie, mai ales că astfel se primeau vești proaspete din țară. Acesta, din lipsa avioanelor, s-a organizat greu deoarece primise numai pe acelea care nu fuseseră luate de sovietici direct de la revizuit ori reparat. În plus, cu cele primite nu avuseseră timp suficient pentru pregătire cu toată destoinicia Cpt. av. Dan Vizanti, comandantul Grupului. Au decolat cu 17 avioane Bf-109 G de pe Popești Leordeni, ajungând în 16 ianuarie numai până la Brașov, deoarece timpul nu a fost favorabil zborului în continuare. Totuși, pe 21 ianuarie ajunse-seră la Oradea cu 14 avioane de vânătoare și patru avioane Junkers W-34 pentru transport. Era cu ei și eșalonul rulant.

Revenind la activitatea de pe front, pe 22 ianuarie s-a putut acționa ceva mai bine. Atunci Grupul de asalt a executat trei misiuni cu câte trei avioane, atacând o coloană de cca. 25 autocamioane la nord de Rosznoye, gara de acolo și interescția căii ferate cu șoseaua, precum și un pod din apropierea lor. Toate acestea în prezența celor de la Gr.9 Vt. care, în zilele următoare, aveau să facă numai câte o recunoaștere pe zi, pentru ca apoi să rămână la sol din cauza timpului nefavorabil. Abia pe 29 ianuarie prin misiunile încredințate celor de la bombardamentul în picaj s-a reluat activitatea de luptă. Cu cinci avioane, aceștia au atacat și lovit foarte precis gara Bresnobanya, distrugând clădirile, avariind un tren și locomotiva acestuia, precum și calea ferată în două locuri. De asemenea, avioanele de asalt au mitraliat mai multe mijloace de transport în vecinătatea localității Tiszalosz. Gr.9 Vt. a putut executa două misiuni de protecție, însă la decolarea formației de pe terenul de la Miskolc, din cauza zăpezii mari, avionul pilotat de Adj. av. Gh.Scordilă, a fost furat de pe direcție spre stânga, ieșind de pe porțiunea bună a terenului și fiind avariat. O activitate de anvergură a avut loc pe 30 ianuarie, chiar dacă norii aproape că acopereau cerul în întregime. S-a bombardat, prin spărturi, calea ferată dintre Bresnobanya și Neuschl, întrerupând-o în mai multe locuri. De asemenea, avionele Hs-129 s-au ocupat de circulația de pe șoselele din sectorul Polanka. Alături de toți aceștia, cu două avioane IAR-81 au pornit și cei de la Gr.2 Vt., urmând să atace mijloacele de transport de pe șoseaua Milolova-Bresnobanya. Întâlnindu-se cu două avioane Bf-109 germane, aceștia s-au întors la bază. Gr.9 Vt. a ridicat în aer 14 avioane protejându-i pe toți în acțiunile lor, iar cu alte trei celule au trecut la recunoașteri meteo în zona frontului. Cpt. av. (r) Constantin Cantacuzino aflase de prezența mai multor ași germani în zonă. El dorea neapărat o întâlnire cu marele as german Erich Hartmann, fapt pentru care a zburat având-l coechipier pe Adj. av. Miron, un pilot care ținea bine formația și era renumit pentru grija lui față de coechipier. Bâzu primise de la sovietici informația că Hartmann ar acționa pe același front și ar fi dorit să vadă dacă mai purta pe avionul său inima străpunsă de săgeată. Se cunoscuseră în august 1943 pe terenul de la Kuteynicovo din fosta URSS și se reîntâlniseră pe frontul din Moldova în 1944.

Grup de mecanici lângă un G-6.

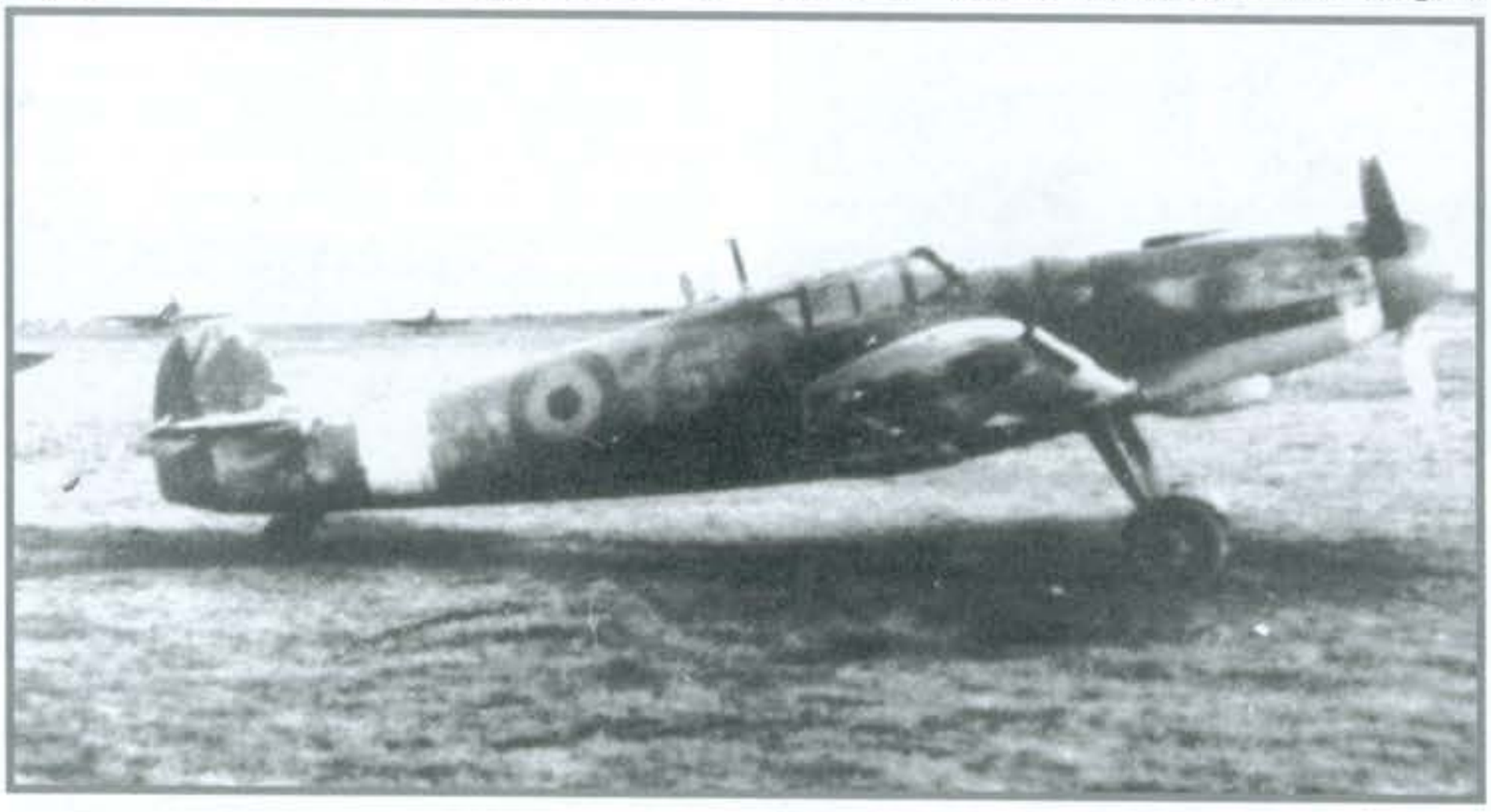
Legat de acele insistente căutări ale lui Bâzu redăm din cele povestite în vara anului 1990 de fostul Adj. av. Constantin Miron, astăzi un distins veteran retras în Iașul natal. El a decolat la un moment dat împreună cu comandantul Grupului, pornind spre linia frontului, dar acesta nu s-a oprit în sector, ci păstrând formația de luptă au pătruns adânc în spațiul fostei Cehoslovacii. Vremea era bună și oferea o vizibilitate perfectă. Au continuat să evolueze în linie, însă așa cum se știe Bâzu zbura foarte puțin în linie

Locotenentul aviator Galea Ioan, lângă "4 alb" la Miskolc.

dreaptă, punând intens la lucru coechipierul, făcându-l mereu să «taie» virajele ori să păstreze formația, poziționându-se cât mai aproape de «cap», care zbura asemenea unui fluture. Comunicau foarte puțin prin radio, semn că Bâzu era absorbit de observarea spațiului. La un moment dat Miron, după ce a citit indicațiile litrometrului de la bord și s-a uitat la cronometru, a ajuns la concluzia că dacă nu se întorc, el nu va mai ajunge la aerodrom, deoarece folosise mai mult maneta de gaze. I-a raportat șefului, dar acesta nu i-a răspuns la stație.

După câteva minute, Miron a intervenit din nou la radio, însă Bâzu iarăși nu s-a făcut auzit. În acea situație, el a forțat motorul, depășindu-l și virându-i prin față, ceea ce l-a obligat să facă calea întoarsă. Apoi, așa cum bănuise, o bună bucată din drum a zburat cu becul roșu aprins, fiind astfel avertizat că se afla aproape de oprirea motorului. A aterizat totuși pe aerodromul Grupului, unde chiar în mijlocul pistei i s-a oprit motorul din cauza lipsei totale de benzină.

Pe front toate ar fi fost acceptabile dacă ar fi existat o minimă aprovizionare cu piese de schimb. Lipsa lor făcea ca acestea să fie scoase de pe avioanele indisponibile, care astfel rămâneau pentru multă vreme în urma frontului, recuperându-se în general doar niște epave. Aprovizionarea cu motoare de schimb devenise de asemenea foarte critică mai ales după ce, pe la începutul lunii ianuarie 1945, muncitorii de origine germană cu cetățenie română, care lucraseră în atelierele aeronautice, cu toate intervențiile făcute, fuseseră ridicați și trimiși la muncă forțată în URSS. O altă problemă continua să fie cea a autovehiculelor pe care noii tovarăși de arme ai armatei române le luau de ori unde le întâlneau. Așa a pățit-o comandantul Gr.1 Vt. al cărui autoturism, sub amenințarea armelor, i-a fost luat de niște ostași sovietici.



Miskolc 1945. Messerschmitt 109G-6, "15 galben", cu cabină clasică.

Arhivele militare păstrează raportul operativ nr.167 din 25 februarie 1945 transmis cifrat Statului Major al Aerului din care reise activitatea C.A.R. de la acea dată în spațiul Szlatna-Ocsova-Altscohl. În conformitate cu acesta C.A.R. «a acționat în sprijinul Armatei a 40-a sovietică cu 15 avioane de recunoaștere, 57 avioane de asalt, 51 avioane de bombardament și a executat protecția cu 23 de avioane Me-109 și vânătoare liberă cu două avioane Me-109.

-bombe lansate 35,85 t,

-ore de zbor 113,55

-lupte aeriene 4

-victorii: un avion Me-109 și un Fw-190,

-pierderi: un avion Me-109 neîntors din misiune, două avioane Me-109 și un avion Ju-88 lovite în luptele aeriene purtate, aterizate la Lucenek, un avion Me-109 lovit în lupta aeriană aterizat la nord-vest de Detva, două avioane SM-79B accidentate pe terenul de la Miskolc.

Rezultate: patru poziții de artilerie lovite în plin, un centru de rezistență și șase cuiburi de mitraliere lovite și neutralizate, cinci auto cu șenile, un tun cu șenile, două tunuri și cinci auto distruse, două gări lovite și incendiate.».

După cum se observă din raport, germanii aduseseră multă aviație în zonă pentru respingerea ofensivei generalului Jimacenko din 20 februarie.

Una dintre primele misiuni ale zilei de 25 februarie a fost cea de bombardament, executată de o formație mixtă, alcătuită din avioane Ju-88, dintre care mai existau doar câteva în dotare și avioane SM-79B, construite la Brașov, fiecare cu avioanele sale de protecție repartizate de Gr.9 Vt. Adj.av. Constantin Nicoară a fost coechipierul Lt. av. Constantin Fotescu și au avut de apărat cele trei avioane Ju-88. Însă, fără să se cunoască motivul, după o perioadă de timp, șeful celulei s-a deplasat în preajma avioanelor S-79 rămânând singur să poarte grija bombardierelor de mai sus. Atunci a apărut un avion Bf-109 pe care pentru puțină vreme Nicoară l-a crezut românesc și până să-l vadă bine pilotul german a avut timp să trimită câteva proiectile în avionul cu numărul 102 A. Românul a reacționat prompt lovindu-l pe neamț cu precizie și smulgându-i cupola cabinei. Imediat avionul inamic s-a întors pe spate și s-a prăbușit. Lui Fotescu i-a fost confirmată victoria chiar în acea zi.

La luptele din 25 februarie a luat parte și Bâzu, însoțit de Adj. av.Traian Dârjan care s-a oferit voluntar să-i fie coechipier comandantului de grup. Cei doi au angajat o luptă cu opt avioane Fw-190 de asalt, fiind amândoi doborâți de escorta acestora, două patrule de Bf-109K, care au picat mult mai de sus, surprinzându-i pe români. Dârjan și-a găsit moartea căzând la circa 500 de metri între liniile frontului. Din declarațiile infanteriștilor aflați în preajmă și după felul în care a intrat în pământ, pilotul a fost omorât în aer, fiind lovit probabil în cap. În acea situație, rămas fără Dârjan și copleșit de numărul avionelor inamice, Cantacuzino nu a putut să facă față, fiind și el lovit și obligat să aterizeze forțat la sud-vest de localitatea Detva. Este interesant de reținut că avionul Fw-190 doborât de Bâzu i-a fost cedat de acesta lui Dârjan, așa cum o mai făcuse și cu Lungulescu în vara anului 1944. Însă Generalul Ionescu Emanoil l-a trecut totuși în dreptul lui Bâzu, el fiind singurul vânător român care a doborât un asemenea avion german. Oricum pierderile din 25 februarie au fost mari față de ceea ce au reușit aviatorii noștri. Față de eroismul și sacrificiul lui Dârjan, C.A.R. a apreciat că

Celebrul "Valy" se pregătește de decolare.

fapta sa să fie citată prin Ordinul de Zi nr.17/26 februarie 1945, care arăta:

«Având în vedere curajul, abnegația și spiritul de sacrificiu dus până la jertfirea de sine, dovedite în ziua de 25 februarie 1945 orele 16 de Adj. st. av. Traian Dârjan din Gr.9 Vt. în timpul inegalei și vijelioasei lupte aeriene din sectorul Detrva, pentru avântul și temeritatea cu care s-a aruncat în luptă cu un inamic superior numericește, sfidând moartea și jertfindu-se pe sine pentru gloria aripilor românești și pentru apărarea șefului său de patrulă pe care niciodată nu l-a părăsit în luptă, oricât de grea ar fi fost ORDON:

Citarea prin Ordin de Zi pe Corpul Aerian Român a Adj. st.av Traian Dârjan din Grupul 9 Vânătoare a cărei acțiune de înaltă bravură dusă până la sublima jertfă, va rămâne veșnică în amintirea zburătorilor români.

Aviația română pierde prin Adj.stj.av. Traian Dârjan pe unul dintre cei mai temerari luptători aerieni în plină ascensiune, care cade eroic în a 176-a misiune și care avea 11 victorii aeriene.

Cei în drept se vor conforma.,

Comandant CAR

General comandant av. Ionescu Emanoil."

Zilele care au urmat-o pe cea de 25 februarie au fost nefavorabile zborului, însă atunci a avut loc o restricție nemaiîntâlnită în toată istoria aviației române de până atunci. S-a interzis zborul aviatorilor români ca urmare a situației politice din țară. Să se fi temut oare sovieticii că aceștia le-ar fi atacat trupele de pe front ori pe cele masate în România fără nici o întrebuințare? Greu de crezut! Totuși, ei au scos stațiile de radio de pe avioanele românești, confirmând că nu întâmplător interziseseră încă din faza de proiect intenția militarilor români de a-și apăra Capitala și vapoarele aflate pe Dunăre și la Constanța cu avioanele Bf-109 E care mai erau disponibile. Dar cum ofensiva din acel sector trebuia reluată, au fost nevoiți să permită zborul avioanelor românești chiar din 4 martie1945.

Profitând de ocazia prezentării Comandorului av. Traian Burduloiu, noul comandant al CAR la generalul Selesniov, comandantul Armatei a 40-a Aeriene Sovietice, acesta a fost rugat să intervină pe lângă Comisia Aliată de Control de la București ca să aprobe primirea pe front a avioanelor Bf-109 din captura de război. Generalul sovietic a promis că va lua legătura cu aceasta, cerând în schimb, ca și comandamentul C.A.R. să-i preseze pe cei din țară responsabili cu producerea de noi avioane ori cu reparația altora. De asemenea, generalul Selesniov a dovedit că îi erau bine cunoscute problemele aviației române cerând să fie aduse pe front mai întâi cele opt avioane Bf 109 care erau fabricate la IAR. A insistat să fie aduse chiar nearmate, urmând ca aceasta să se facă acolo cu tunurile și mitralierele de pe cele aflate în revizie ori indisponibile. Ori uzinele IAR nu le puteau livra din cauza terenurilor desfundate. Cât despre calitatea reparațiilor, aceasta începea să lase mult de dorit și se cunoștea cazul petrecut cu Adj. av. Constantin Ursachi, din 17 ianuarie 1945, care aflat în drum spre front cu un asemenea

Locotenetul aviator Galea Ioan, cu "unu galben", pe terenul de la Lucenec.

Slt. av. Rozariu Constantin (Rează).

avion, a aterizat forțat la circa 10 km de Crevedia din cauza motorului care nu a mai funcționat. Oricum, lipsa avioanelor era marele fapt pentru care ambele Grupuri zburau cu multă atenție. Mai ales că una dintre principalele lipsuri era cea a bujiilor pentru motoarele DB-605, care se consumau în mare număr, iar în depozitele din țară se mai aflau foarte puține. Aceasta pentru că, voit sau nu, circa 2000 bucăți, predate în lunile noiembrie și decembrie, ajunseseră în Uniunea Sovietică și de acolo nu mai spera nimeni că vor reveni.

Cu toate acestea numai pe 25 martie piloții celor două Grupuri dotate cu avioane Bf-109 au executat 69 de ieșiri la inamic. Ziua de 2 aprilie a fost cea în care activitatea celorlalte specialități aeriene a impus protecția avioanelor de vânătoare, însă și de această dată prețul a fost mare.

Primind ordinul să însoțească o formație de avioane «Stuka» până în preajma localității Banska Bistrica, nu de mult eliberată, Gr.9 Vt. a trimis pentru aceasta pe Lt.Ciutac și Slt. Tolan. În apropierea obiectivului, avioanele românești au fost primite cu foc puternic de artilerie a.a., fiind lovite ușor chiar și avioanele de vânătoare. Totuși piloții de pe avioanele Stuka și-au văzut de misiunea lor, lansând întreaga încărcătură de bombe și virând apoi cu toții spre casă. În apropierea aerodromului, Tolan a observat că temperatura lichidului de răcire s-a ridicat în câteva minute de la 100 grade la 130. Fusese lovit în canalizarea instalației de răcire a motorului și a trebuit să aterizeze imediat. Până să aleagă terenul i s-a umplut cabina de fum observând chiar și vaporii de apă ce se scurgeau pe lângă fuselaj. Nu mai era timp de gândire. A tăiat contatul electric și l-a așezat pe un teren mlăștinos, părăsindu-l repede, deoarece între timp fusese cuprins de flăcări. Cu toate aceste mari necazuri, aviatorii români, felicitați între timp chiar și de către Stalin, simțind că se apropie victoria finală, au continuat să lupte cu aceeași dăruire. Datorită faptului că trupele terestre înaintaseră în dispozitivul de luptă inamic, C.A.R., începând cu 8 aprilie, a sprijinit intens Armata 45-a sovietică, pentru a ajunge cât mai repede la nodul de căi ferate Vaag.

După ce a acționat o perioadă de timp în acea zonă, Gr.9 Vt. a fost dislocat pe terenul Tridubi. În perioada 8-10 aprilie, C.A.R. a ridicat în aer 104 avioane, bombardând terenurile și căile de comunicație, precum și aglomerările de trupe. Paralel cu acestea, în perioada 1-14 aprilie, cei din Gr.1 Vt. au pierdut patru avioane Bf-109, iar cei de la Gr.9 Vt., trei asemenea aparate. Dar chiar și așa, efortul de război al C.A.R. a făcut ca încă 71 de avioane să participe la operații între 11 și 15 aprilie. Unul dintre acestea a fost cel cu nr. 10 roșu accidentat pe 12 aprilie 1945. Pilotat de adj.av. Iosif Moraru, el a însoțit avioanele de bombardament la inamic. După ce s-a despărțit de acestea, din cauza situației atmosferice care a adus brusc multă ninsoare în zonă, s-a rătăcit. Insistând să revină la aerodrom a rămas în pană seacă de benzină și a fost nevoit să aterizeze pe un teren moale, unde s-a dat peste cap. Intrând mult în pământ, tehnicienii au fost nevoiți să taie fuzelajul avionului pentru a-l scoate pe pilot, ceea ce a făcut ca avionul să fie reformat.

La Tridubi, Gr.9 Vt. a stat puțin deoarece frontul înainta cu repeziciune. Însă aviația se descurca tot mai greu din cauza condițiilor meteo care, în regiunea muntoasă a Tatrei Mici, erau foarte capricioase. Predominau zilele cu multă acoperire, cu ploi și ceață deasă. De asemenea, le lipsea protecția aeriană a zborurilor, la care se mai adăuga lipsa mijloacelor de transmisiuni și a aerodromurilor, distruse de inamic în retragere. Însă exact atunci s-au impus mai mult atacurile masive asupra comunicațiilor și coloanelor de tot felul, cu scopul de a împiedica circulația și a demoraliza trupele inamicului. Totuși, în ciuda acestora, el a continuat să opună rezistență, chiar dacă acțiunile aviației sale erau tot mai rare.

Primindu-se ordinul de a se susține cu totalul avioanelor disponibile ofensiva pentru cucerirea centrului Uherschibrod, la care inamicul nu voia să renunțe ușor, Bâzu însoțit de Dobran, a pătruns foarte adânc pe 20 aprilie în spatele acelei zone, însă nu au observat nici măcar o unitate de aviație germană.

Trecându-se la pregătirea acțiunii de străpungere către Olomuc, C.A.R. a primit o misiune deosebită de la Comandamentul sovietic, deoarece apăruseră în sectorul Frontului 2 Ucrainean avioanele reactive Me-262. Se aflase că o asemenea unitate era chiar pe aproape de Uherschibrod și trebuia anhiliată. Din partea aviației de vânătoare, care urma să facă protecția celorlalte avioane și eventual să atace la sol, participarea a fost mai redusă atât de la Gr.1 Vt., cât și de la Gr.9 Vt. Vremea bună, a permis ca decolarea cât și parcurgerea itinerariului la obiectiv și înapoi să se facă în bune condiții, întâmpinându-se doar reacția unor baterii a.a. de calibru redus, care nu au deranjat formațiile române.

Cum era de așteptat cei câțiva vânători au ajuns la obiectiv înaintea celorlalți, fără să întâlnească nici măcar un avion reactiv în aer, ci numai apărarea antiaeriană germană din zona aerodromului. Apoi spre surprinderea lor, vânătorii nu au observat nici o intenție de decolare la alarmă de pe acel aerodrom, așa cum crezuseră. Ci din contră, zburând lansat, au putut vedea vreo patru avioane reactive ce erau remorcate de tractoare și camioane spre marginea acelui

Ofițer de echipaj clasa a III-a Maga Ioan pleacă în misiune. (26.08.1944).

La întoarcerea din misiune,Slt. av. Stinghie Dragoș (pe fuzelaj) este felicitat de Ofițerul de echipaj clasa a III-a av. Milu Ioan.

Adj. av. Burileanu Nicolae examinează cupola avariată de un proiectil inamic la acest Bf-109G-6

aerodrom unde se găsea o pădure de brazi.

Acolo li s-au părut că ar mai fi fost și alte avioane, dar nu au putut aprecia cu exactitate numărul lor, datorită vitezei cu care au trecut. Știind că imediat în urma lor avea să înceapă atacul cu bombe al aerodromului, după o scurtă patrulare în zonă, timp în care s-au convins de lipsa aviației de vânătoare germnă, ei s-au întors la Piestany.

Deși se simțea sfârșitul războiului (la 1 mai, posturile de radio germane au anunțat moartea lui Hitler), Comandamentul sovietic a solicitat în continuare cât mai multe misiuni, intenționând să nu-i lase inamicului masat în Gruparea A nici o răsuflare, chiar dacă urma să fie în curând încercuit în apropiere de Praga. Într-o asemenea situație cei de la Gr.9 au insistat să se aducă Bf-109 G din țară, fapt pentru care s-au trimis piloți, atât la ASAM-Pipera, cât și la Brașov. Dar ,vremurile începuseră să se schimbe și în țară. Se lucra mult mai puțin din pricina lipsurilor tehnice, calitatea celor realizate lăsa mult de dorit. Piloții sosiți la București au constatat cu mirare că din avioanele promise numai două erau gata de predare ,iar la restul de trei mai era de lucru pentru încă două-trei săptămâni. Până și cele luate în primire nu au corespuns în totalitate. Abia plecate au fost nevoite să se întoarcă din drum din cauza funcționării necores-punzătoare a motoarelor. La Pipera, cu toate intervențiile celor de la remedieri, motoarele nu au dat satisfacție și pe 6 mai 1945 Statul Major al Aerului le-a interzis plecarea spre front.

La Brașov, situația a fost oarecum asemănătoare. După ce au luat în primire avioanele pregătite pentru front, pe 3 mai piloții au început să decoleze. Însă nu mult după aceea la unul dintre ele s-a blocat pasul elicei, obligând pilotul să vină la precipitat la aterizare pe aerodromul fabricii, cu vânt din coadă. Avionul a depășit limitele aerodro-mului și a capotat. Văzând acestea coechi-pierul a aterizat și el, însoțindu-și șeful până la spital. Numai un singur avion a ajuns până la Mediaș unde ar fi avut nevoie să i se schimbate bujiile. Nici unul dintre Bf-uri nu a mai ajuns pe front. Războiul se terminase însă.

Toate G-urile rămase bune de zbor, au revenit în țară în prima jumătate a lunii august. Ele aveau să rămână în anii următori singurele avioane folosite în celulele de alarmă. Spre anii cincizeci, Bf-ul 109G era încă singurul vânător cu cartuș pe țeavă aflat în misiuni de interceptare în spațiul aerian al României.

* citatul provine din "Jurnalul Locotenentului Dobran", editura Modelism Internațional, 1998.

Lt. av. Baciu Dumitru și Lt. av. Stinghie Dragoș într-un moment de respiro.s

Specialistul nostru în Boeing

odiseea Boeingului 606 reparat de "Mister Kudzba"

de Dan Antoniu și George Cicoș

Ungaria. Aerodromul Miskolc, 21 ianuarie 1945. Baza Corpului Aerian Român, organul de coordonare al activității Aeronauticei Militare Române pe frontul de vest. Aici sunt cazate și își desfășoară activitatea Grupul 2 vânătoare dotat cu avioane IAR-80, Grupul 8 asalt-picaj cu avioane Hs-129 și Ju-87, și Escadrila 2 recunoaștere dotată cu avioane IAR-39.

Vreme mohorâtă. Ceața instalată de câteva zile refuză să se ridice aducând numai necazuri unităților aeronautice din zona Debrecen și Miskolc. Comandamentul sovietic cere permanent o activitate intensă, pentru a nu lăsa armatei germane timp de regrupare, dar în aceste condiții este foarte greu.

La această dată, Armata a 15-a Aeriană a USAAF ocupă aerodromul de la baza Foggia, din sudul Italiei și o serie de alte terenuri de zbor din jurul acestei localități. Formații de avioane Boeing B-17 Flying Fortress din 2nd Bomb Group 20th Bomb Squadron (Grupul 2 Bombardament Escadrila 20 Bombardament) cazat pe aerodromul Amendola decolează cu misiunea de a bombarda aglomerările de trupe și vehicule germane din zona orașului Viena, țintă foarte bine apărată de ACA.

Avionul B-17G 606 aflat deasupra obiectivului la 8000 m primește o lovitură directă de antiaeriană în fuselaj, care privează piloții de comenzile pe ampenajul orizontal și vertical. De reîntoarcere la aerodromul de bază neputând fi vorba, distanța fiind prea mare, comenzile afectate fiind preluate prin comanda turației motoarelor, se ia decizia de aterizare urgentă în Ungaria, în zona ocupată de trupele aliate, pe aerodromul Miskolc. Din cauza vizibilității reduse se evită aterizarea directă pe aerodrom și se aterizează într-o zonă cu teren plat, dar arat, la circa 2 km de aerodrom, la Tiszakessi.

După aterizarea forțată, echipajul avionului este condus la Corpul Aerian Român, unde piloții povestesc prin ce au trecut deasupra Vienei, reacția violentă a artileriei antiaeriene germane, și imposibilitatea reîntoarcerii la aerodromul de bază din cauza loviturii primite și a avariilor intervenite la contactul cu solul. În consecință, pilotul comandant 1st Lt. Alvin L. Notheris roagă să fie anunțată unitatea lor

Nicolae Cujbă sub aripa Mig-ului lui Bâzu.
(toate fotografiile provin din colecția autorilor)

de la Foggia pentru a fi trimiși specialiști și materiale necesare remedierii avariilor pe loc. Starea echipajului american era deplorabilă, piloții fiind lipsiți de confortul din baza proprie, și convinși că posibilitatea ca cineva să se deranjeze până la Miskolc pentru a recupera un singur avion este

Militarii români inspectează "Monstrul". Se observă avaria gravă suferită în partea posterioară.

redusă, la acestea adăugându-se și vremea de iarnă din Ungaria.

Conducerea Corpului Aerian Român, cu multă bunăvoință, asigură echipajul de tot sprijinul necesar. Se trece la o evaluare completă a avariilor de către Serviciul Tehnic, pentru întocmirea unei liste de piese și materiale necesare, pe care echipajul să o comunice la Foggia. În drum spre "fortăreață", se trece pe la Grupul 8 asalt-picaj de unde este luat în comisie și Maistrul mecanic Cujbă Nicolae, un om cu experiență, deja celebru printre români.

Situația de la fața locului nu era deloc îmbucurătoare, lovitura primită avariase complet comenzile ampenajului orizontal și vertical, etamboul, suportul de fixare al bechiei, iar învelișul exterior din zona loviturii trebuia înlocuit. Interpretul român a început să înșire în engleză echipajului defecțiunile constatate, dezamăgirea de pe chipul lor s-a accentuat vizibil, unul dintre aceștia a exclamat: "Și mai e nu știu ce aici... și mai e nu știu ce dincolo... așa că până la urmă cred că trebuie făcut din nou !"

Maistrul Cujbă care observase totul atent, bun specialist și obișnuit cu lipsurile, a intervenit în discuție arătând că defecțiunile erau totuși reparabile, aspect care i-a intrigat pe americani. Tot americanul care comenta orice, l-a întrebat pe interpret: "Domnul care a vorbit este cumva specialistul vostru în avioane Boeing?" Cujbă, auzind traducerea, a declarat cinstit că este pentru prima dată în viață când vede un asemenea avion. Apoi a adăugat că el este maistru mecanic de aviație și că «Fortress», «ne-Fortress», tot avion este, indiferent de formă și mărime. Cujbă le-a spus că el știe ce trebuie făcut pentru a fi repus în stare de zbor și fără ajutorul «specialiștilor în Boeing» de la Foggia. În timp ce interpretul traducea "discursul" lui Cujbă, americanii se arătau ba mirați, ba dez umflați, de spusele maistrului. Dar, fiind băieți politicoși și bine crescuți, nu au spus nimic din ceea ce gândeau. Evident, li se părea imposibil să repari ditamai bombardierul, în zăpadă și fără piese originale.

Americanii au tăcut știind de fapt că avionul nu mai făcea doi bani. Ei au ridicat neputincioși din umeri, plecând la cantonamentul din Miskolc, având totuși o mică speranță în suflet. Poate omulețul acela avea dreptate... *God help us*!

Un grup de oameni anonimi au rămas însă la fața locului, și-au adus sculele și în

După nefericitul accident suferit la impactul cu cisterna. Capătul planului stâng este ferfeniță.

Un nou motiv de înghesuială. În timpul manevrelor de alimentare, cisterna a lovit planul "Fortăreței".

ciuda timpului nefavorabil s-au apucat de treabă. S-au tăiat salcâmi de pe marginea terenului unde se afla bombardierul. Aceștia au fost apoi ciopliți cu mare atenție. Din lemn de salcâm verde fasonat (fiind verde, lemnul era elastic și rezista mai bine la eforturi) s-a confecționat suportul bechiei, câteva întăriturii interioare pentru etambou, apoi pentru a fi sigur, Cujbă a adăugat în exterior două traverse pentru întărirea acestuia. Nervurile rupte au fost dublate de asemenea cu lemn de salcâm. Pentru bechie s-a adaptat o jambă de la un Hs-129 avariat. Au fost înădite și reglate toate comenzile ampenajului. Tabla ruptă a fost cârpită, iar cei care au fost de față, susțin că la exterior s-a folosit vopsea pentru a da un aspect comercial.

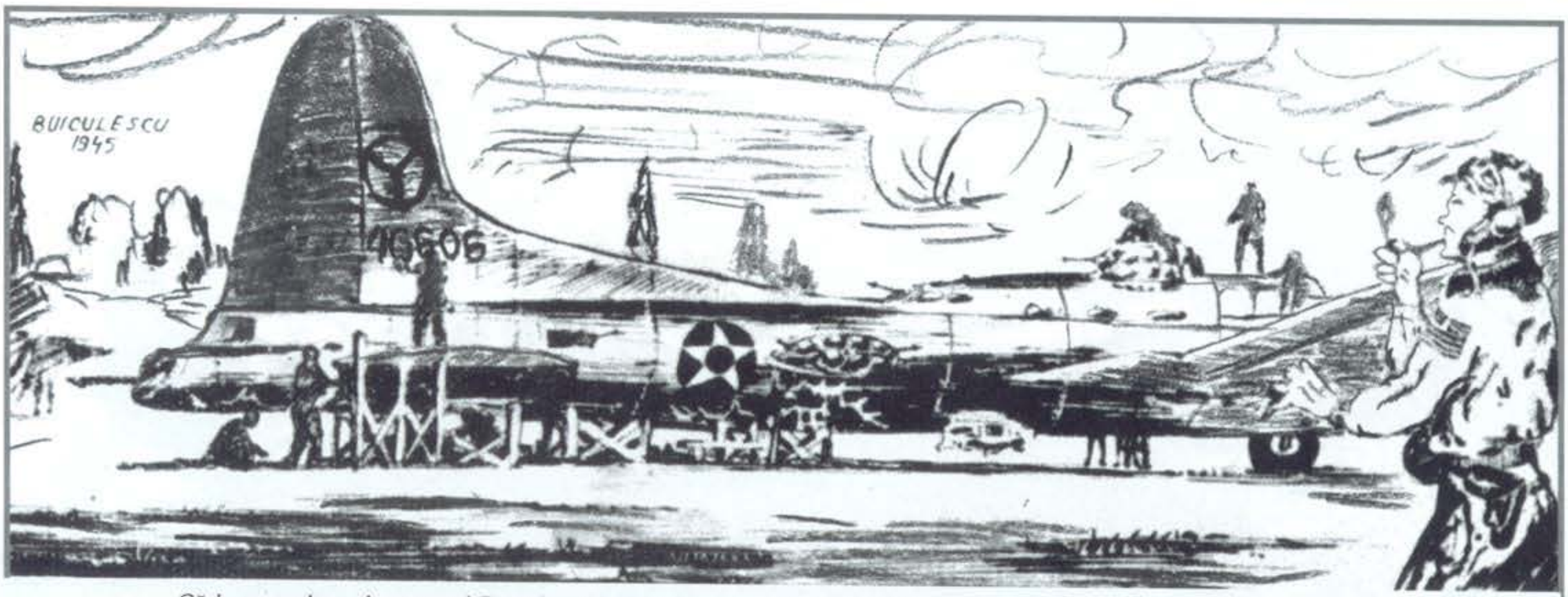
În sfârșit, după mai puțin de 24 de ore, mecanicii au terminat reparația așa cum s-au priceput ei mai bine, maistrul Cujbă raportând că bombardierul este gata pentru teste de rezistență și zbor. Când au fost anunțați, americanii, care între timp mâncaseră și erau odihniți, au făcut niște ochi mari, mari de tot, și au alergat cu toții să vadă minunea!

Cu toate că avionul nu mai arăta ca unul grav avariat, nu se putea spune că arăta ca unul normal. Membrii echipajului erau sceptici, nu erau învățați cu asemenea cârpeli și nu prea luau în serios reparația. Cum să înlocuiești duraluminiu cu lemn verde de salcâm abia tăiat de pe marginea terenului? Maistrul Cujbă a încercat să le explice comportamentul la efort al lemnului verde de salcâm, în comparație cu alte esențe, dar nu prea a avut succes, americanii știind doar că metalul era metal și lemnul bun doar pentru foc. Pentru a le câștiga încrederea, Cujbă a spus că va fi personal în avion pe timpul testelor de rulaj și la decolarea și aterizarea pe Miskolc.

1st Lt. Alvin L. Notheris, care era pe bună dreptate cel mai sceptic, având întreaga răspundere, a aruncat o privire nedumerită șefului Serviciului Tehnic al Corpului Aerian. Acesta a înțeles întrebarea, cerând translatorului să comunice echipajului american că maistrul mecanic Cujbă Nicolae nu obișnuiește să facă glume în problemele de serviciu și dacă el susține că avionul poate zbura, atunci așa este.

Comandantul s-a desprins din grupul americanilor urcând în avion, alții doi s-au alăturat rapid, dar și șeful Serviciului Tehnic Român, așa din curiozitate și pentru impresie. În timpul pregătirilor pentru

Piloții americani alături de piloți și militari români strânși pentru o fotografie.



Cărbune realizat de pictorul Buiculescu la fața locului. Se remarcă întregul "eșafodaj" folosit pentru ridicarea cozii.

pornire, comandantul avionului comenta cu membrii echipajului său, cum un respectabil inginer șef de Serviciu Tehnic, poate crede că niște bucăți de lemn pot susține enormul bombardier.

Cujbă cere 1st Lt. Alvin L. Notheris să ruleze cu viteză crescândă pe porțiunea arată din marginea terenului, iar dacă reparația rezistă în această zonă la efortul decolării, spre mijlocul terenului unde nu mai sunt denivelări, se poate decola fără grijă și ateriza fără grijă pe Miskolc pentru realimentare. Remedierea a rezistat testului și avionul a decolat, apoi a aterizat în siguranță. Pe Miskolc a fost alimentat cu benzină, dar ca totul să fie și mai frumos, șoferul cisternei a lăsat și el o amintire echipajului american, lovind vârful aripei stângi, tabla luând o formă dizgrațioasă. Cu vârful planului deformat și după salutările de rigoare, 606 a decolat spre Amendola, terenul său de bază din însorita Italie.

Mai târziu Corpul Aerian Român a primit o scrisoare de mulțumire din partea echipajului american:

„ ...ce v-am părut noi mirați când ne-a prezentat Mister Kudzba „minunea" aceea zburătoare, dar ar fi trebuit să fiți aici și să-i vedeți pe tehnicienii noștri, mari și mici, ce ochi au făcut când au controlat „salcâmul", care nici nu se sinchisise de de eforturile la care a fost supus de tonele Boeing-ului multiplicate de bonturile de la aterizare. Așa de mare senzație a făcut apariția avionului nostru, care se credea irecuperabil, încât au venit toți șefii să-l vadă. Deși noi le-am garantat specialiștilor noștri că reparația lui Mister Kudzba poate ține avionul apt de zbor până la terminarea războiului, totuși a fost trecut imediat în reparație generală, trebuind să fie totuși respectați parametrii generali..."

B-17G-55-DL, număr de fabricație 44-6606, a fost livrat de firma Boeing la 21 septembrie 1944 către USAAF, Baza Lincoln, apoi transferat la Aerodromul Grenier pe 6 octombrie 1944. La 19 octombrie 1944 este încadrat operativ în 2nd Bomb Group, 20th Bomb Squadron, cantonată în localitatea Amendola Italia. După terminarea războiului pe 12 iulie 1945 se întoarce în U.S.A. pe aerodromul Bradley. A fost scos din serviciu la 7 ianuarie 1946 și depozitat Kinngman Arizona, depozitul USAAF.

Echipajul era fromat din 1st Lt. Alvin L. Notheris-comandant, ceilalți fiind: Stephens, Bill, Scott, Koden, Train, Surprenant, Lennon, Waters si Cheney.

Nu în ultimul rând, vrem să-i informăm pe foștii combatanți americani, că maistrul Cujbă nu era străin de tehnica aeronautică americană,întrucât mai „colaborase" în vara anului 1943 cu firma Consolidated. El a reușit să asambleze din piese adunate de la epavele avioanelor răspândite în zona Ploiești, din raidul Tidal Wave 1 august 1943, două Consolidated B-24D Liberator veritabile, care au fost în serviciu până la sfârșitul lui august 1944.

"Have a nice flight!" Decolare de pe Miskolc cu destinația Amendola.

Bong
Regele Pacificului

de Medin Robănescu

A devenit celebru prin victoriile sale. America i-a fost la picioare atunci când și-a botezat Lightning-ul cu numele logodnicei sale: Marge. Chipul fetei din Wisconsin a făcut înconjurul lumii. A fost iubit pentru modestia, inteligența și patriotismul său. Decorat de Generalul MacArthur cu *Congresional Medal of Honour*, este retras cu forța din liniile combatante din Pacific după obținerea a 40 de victorii. Și-a "ales" cea mai proastă zi pentru a muri: 6 august 1945.

Richard Ira Bong s-a născut pe 24 septembrie 1920 la St. Mary's Hospital din orașul Superior, Statul Wisconsin, S.U.A. Era primul dintre cei nouă copii ai familiei Bong. Carl T. Bong și Dora Bryce Bong locuiau la o fermă izolată aproape de Poplar, un mic orășel, aflat la vreo 30 de kilometri sud distanță de Superior. Carl Bong provenea dintr-o familie de emigranți suedezi și venise în Statele Unite la vârsta de nouă ani. Dora Bryce era de origine scoțiană. "Dick" a crescut la ferma părintească și a mers la școala generală în Poplar, acolo unde a urmat și cursurile liceului pe o durată de doar trei ani, al patrulea terminându-l la un liceu din Superior, fiind forțat să recurgă la o navetă zilnică de 65 de kilometri.

Richard Bong era un elev bun și a terminat liceul al 18-lea dintr-o promoție de 428 de elevi. Pe lângă munca de la fermă și orelele de clasă, ca orice tânăr american, Bong a practicat cu oarecare succes sporturile cele mai populare din Statele Unite: baschetul, hocheiul și baseball-ul. Și ca portretul tânărului de dincolo de ocean să fie complet, ar merita spus că Bong a mers la pescuit de mic (o practică în care a excelat) și a participat la numeroase vânători însoțit de tatăl său, activitate în care deasemenea a dovedit abilități deosebite în mânuirea puștii Winchester. În afară de toate acestea, Bong a cântat la clarinet în formația liceului și a fost tenor în corul bisericii luterane Bethany.

Afinitatea pentru aviație și-a descoperit-o prin 1928. Președintele Coolidge își petrecea vacanțele la o reședință undeva lângă orașul Superior și își stabilise "Casa Albă" în sediul liceului din oraș. În fiecare zi, președintelui, îi era adusă corespondența de un avion. Dick era fascinat: "zbura drept pe deasupra casei noastre, de atunci n-am mai avut în cap decât să mă fac pilot". În curând, tânărul avea să petreacă nenumărate ore construind modele zburătoare.

În toamna lui 1938, Bong a intrat la Superior State Teachers College. Hotărât însă să devină pilot, se înscrie într-un program guvernamental de formare a piloților civili. Primele lecții de zbor sunt luate pe un teribil Piper J-3 Cub, avion pe care Bong își ia și licența de pilot amator. După doi ani și jumătate de facultate, Dick se înrolează în Army Air Corps Aviation Cadet Program, la începutul lui 1941. Este acceptat la Wausau, Wisconsin, pe 29 mai 1941, apoi trimis la Rankin Aeronautical Academy, o școală de pilotaj aflată lângă Tulare, în California, unde are prima ieșire

Richard Ira Bong. Pe piept: baretele de la DFC, DSC, Silver Star și The Air Medal. La gât: Congresional Medal of Honour.

Acest P-38 restaurat este proprietatea domnului David Tallichet. În onoarea lui Dick Bong, Mr. Tallichet a ținut ca Lightning-ul său să-l reproducă fidel pe cel zburat de "America's top ace".
Foto: Air Progress "Warbirs International" - Michael O'Leary.

În 1940 la vânătoare alături de tatăl său.

în simplă la bordul unui biplan de antrenament Stearman, pe 25 iunie. Lecțiile de zbor sunt luate în principal pe un BT-13, la Gardner Field, tot în California, pentru ca apoi trecerea pe AT-6 Texan să o facă la Luke Field, în Arizona, sub directa îndrumare a căpitanului Barry Goldwater, care avea să-și amintească mai târziu: "L-am învățat dog-fight-ul. Era un elev strălucit. Un pilot de P-38 care zbura de multe ori în postura de "vânat" pentru antrenamente, spunea despre Bong că era născut să fie vânător: chiar dacă pilota un Texan, mult mai lent decât Lightning-ul, Bong reușea mereu să se așeze în coada "vânătorului", indiferent ce făcea experimentatul pilot de P-38".

În ianuarie 1942, la o lună după Pearl Harbor și intrarea Statelor Unite în război, Richard Bong primește insigna de pilot și este numit Second Lieutenant în Army Air Force Reserve. Bong era atît de bun la trageri încât a rămas pentru o bună perioadă de timp pe post de instructor la Luke. Pe 6 mai 1942 este trimis la Hamilton Field, lângă San Francisco, pentru trecerea pe bimotorul de vânătoare, bifuselat, P-38 Lightning. Aici, pentru prima dată, Dick se face remarcat în ochii generalului maior George C. Kenney, comandantul 4-th Air Force. Aerodromul, foarte apropae de oraș i-a oferit deseori lui Bongposibilitatea de a părăsi traseul obișnuit de zbor pentru a face tot felul de acrobații care au intrat în legendă: "looping the loop" a fost un looping efectuat pe sub arcada centrală a podului Golden Gate cu P-38-ul său, "daily waving" era fluturatul din mână către stenografele din clădirile guvernamentale, spre disperarea șefilor, însă cel mai grav fapt a fost distrugerea unei uscătorii de rufe aflată în curtea unei gospodine, prin trecerea la joasă înălțime cu motorul în plin. Gest neintenționat, explicat doar de faptul că Bong nu-și putea imagina cum reacționează rufele de pe o sârmă în contact cu aerul suflat de o elice de P-38. Nu la fel gândea și Kenney, care fusese adus la disperare de șotiile tânărului pilot: "Luni dimineață te duci la adresa asta. Dacă femeia de acolo are ceva de spălat sau de întins pe sârmă, faci bine și preiei tu toată treaba. Cât timp rufele se usucă, încerci să-ți găsești de lucru, să-i fii de folos femeii, pe urmă strângi rufele și le aduci în casă. Dacă scapi vreuna pe jos, o speli din nou! Poartă-te frumos, vreau ca oamenii aceștia să știe că suntem buni și la altceva decât la a-i speria! Acum cară-te de aici, înainte de a mă enerva și a-mi schimba decizia. Asta-i tot!"

Mai târziu, atunci când generalul Douglas McArthur l-a numit pe generalul Kenney la comanda 5-th Air Force pe teatrul din Pacificul de sud-est, Kenney a trimis în Australia cincizeci dintre piloții săi de P-38 de la Hamilton Field. Second Lieutenant Bong era printre ei. Americanii se adună la Brisbane pe 10 septembrie, unde Dick este repartizat la 9th Fighter Squadron, din 49th Fighter Group, escadrila sa purtând numele de "Flying Knights" (cavalerii zburători). Pe timpul cât "Flying Knights" așteptau Lightning-urile din "State", Dick este repartizat temporar la 35th Fighter Squadron bazată la Schwimmer lângă Port Moresby în Noua Guinee, pentru a căpăta experiență în luptă. Deși viitorul as pare rezervat pe timpul cât se află la sol, în aer dovedește a fi de-a dreptul nebun, aruncându-și P-38-ul în orice formație inamică, indiferent de raportul de forțe.

După câteva patrule de rutină, 39th se întâlnește pentru prima oară cu aviația japoneză pe 27 decembrie. Căpitanul Thomas J. Lynch conducea formația de 12 P-38 care decolase de pe aerodromul Schwimmer pentru a intercepta o formație de 40 de avioane japoneze aflate în zbor peste Buna, în nordul coastelor Noii Guinee. În lupta care a urmat americanii au obținut 12 victorii, dintre care două au aparținut lui Dick Bong: un bombardier Val și un Zero, performanță care i-a adus, destul de repede să recunoaștem, decorația "Silver Star". Apoi, pe 7 ianuarie, când escadrila sa ataca un convoi japonez de aprovizionare cu destinația Lae, în Noua Guinee, Bong a mai adăugat două Oscar-uri palmaresului său. În ziua următoare doboară încă un Oscar deasupra portului Lae, această ultimă victorie aducându-i râvnita "Distinguished Flying Cross" (DFC). Astfel, pe 8 ianuarie, Richard Ira Bong devenea un as, cu cinci victorii confirmate în mai puțin de o lună, Generalul Kenney văzându-se obligat să-i ofere drept recompensă mai multe săptămâni de odihnă în Australia.

Pe 3 februarie 1943, Bong se întoarce la 9th Fighter Squadron, care își avea în continuare baza la Schwimmer. Aici, Bong avea să își desfășoare cele mai multe misiuni de luptă. Pe 3 martie, ziua în care a început "Bătălia Mării Bismarck", Bong doboară un Zero, obținând cea de-a 6-a victorie a sa, în timp ce escorta avioane B-17 și B-25

atacând un convoi inamic în afara localității Lae. După încetarea ostilităților, 4 distrugătoare și 8 trans-portatoare japoneze zăceau la fundul ocea-nului. Pe 11 martie, care încercau să-i împiedice pe americani să bombardeze Lae, în Noua Guinee.

Generalul Kenney îl răsplătește cu "Distinguished Service Cross" (DSC) și îl

Primul din stânga, rândul de sus, Scd. Lt. Bong alături de piloții de la 49th FS, iunie 1942.

Dick își mai adjudecă două Zero-uri, iar pe 29 martie un bombardier. În consecință, Kenney îl promovează First Lieutenant pe 6 aprilie 1943. Pe 14 aprilie, japonezii vin direct de la Rabaul cu 92 de avioane de vânătoare, bombardiere în picaj și bombardiere, pentru a ataca navele americane ancorate la Milne Bay în Noua Guinee. În bătălia care a urmat, Bong doboară un bombardier, a zecea victorie și cea care i-a adus "The Air Medal".

După o vacanță de două săptămâni în Australia, Bond se întoarce la escadrilă în mai 1943. Dar abia pe 12 iunie obține cea de-a 11 victorie, un Zero, deasupra Bena Bena. Apoi, pe 26 iulie, își ridică scorul prin doborârea a patru avioane de vânătoare promovează mai târziu, pe 24 august 1943, la gradul de căpitan. Între timp, pe 28 iulie, Bong mai doboară un Oscar în timp ce escorta bombardiere B-25 care atacau distrugătoare japoneze la Rein Bay. În timpul luptelor, avionul său P-38 este grav avariat de gloanțele Zero-urilor, însă Dick reușește să îl aducă înapoi la aerodrom în zbor. Aceasta ultimă victorie îi conferă supremația în rândul așilor de pe teatrul Pacificului de Sud-Vest, cu 16 victorii. Un nou concediu în Australia îi este oferit.

Reîntors în Noua Guinee pe un P-38 nou nouț, pe 6 septembrie doboară două bombardiere inamice care nu îi sunt însă confirmate din lipsă de martori, după care este obligat să aterizeze forțat la Marilinan, cu motorul drept oprit. Următoarea victorie vine în timp ce comanda "patrula verde" din "Flying Knights", pe 2 octombrie, când doboară un bombardier Dinah peste Gasmata. Pe 29 octombrie, doboară încă două Zero-uri în timp ce ataca aerodromul japonez de la Rabaul, urmate de alte două într-un al doilea atac la Rabaul, pe 5 noiembrie, ceea îi urcă totalul victoriilor la 21, în 158 de misiuni de luptă. Auzind de scorul lui Bong, Generalul Kenney cere să fie adus imediat în Australia. Dick Bong primește din mâinile generalului o uniformă de paradă, la care fuseseră cusute cu grijă panglicile tuturor decorațiilor pe care as-ul le promise până atunci, plus un concediu de 60 de zile în Statele Unite, pentru a se întâlni cu Generalul Hap Arnold la Washington și a se relaxa acasă, în Wisconsin, înfulecând din bunătățile gătite de mama sa.

O săptămână mai târziu, Bong îl întâlnește pe Hap Arnold în Washington, care îl invită la prânz și îi aranjează apoi transportul în Poplar-Wisconsin, tocmai la timp pentru deschiderea sezonului de vânătoare la căprioare. În după-amiaza următoare, la ferma părintească, are loc o reuniune de familie, urmată de o petrecere dată de Dick prietenilor săi, începută la Poplar Hardware Store, continuată la stația locală de benzină și terminată pe străzile orașului...

În timp ce Bong era plecat la război, Marjorie Vattendahl, de 19 ani, era elevă la Superior State Teachers College și fusese aleasă "Homecoming Queen" (un soi de Miss locală). În toamna lui 1943, ea trebuia să-și încoroneze succesoarea și să numească deasemenea un "Homecoming King". De vreme mai toți tinerii studenți plecaseră la război, s-a propus încoronarea lui Bong. Dick nu a refuzat și, în noaptea cea mare, când Marjorie l-a văzut pentru prima oară în

Richard Ira Bong la bordul P-38J-15 (42-104380) "împodobit" cu 27 de drapele japoneze. Sfârșitul lui aprilie 1944. (US Army)

Alături de primul Marge. Atenție, Marge este scris aici cu majuscule. (US Army)

uniforma de aviator, cu toate decorațiile în piept, a fost atât de emoționată încât Bong a fost cel care a trebuit să facă oficiile încoronării noii regine. Cei doi aveau să se revadă în săptămânile ce au urmat, dezvoltând o relație de prietenie, în bunul stil american. Bong, ca persoană publică, avea însă un program încărcat, alergând dintr-un stat în altul pentru a face față la tot felul de ceremonii penibile: lansarea la apă a unui vapor la Globe Shipyard, într-un cadru festiv Camera de Comerț Superioară a Cadeților îi oferă cartușe pentru pușca sa de vânătoare Winchester, Legiunea Americană și Asociația Veteranilor de Război din Străinătate îl numesc membru pe viață, Biserica Luterană Bethany din Polpar dă o petrecere în cinstea sa și Guvernatorul Statului, Goodland îi oferă cadou o obligațiune de război de 100 de dolari. Mai târziu, Bong se întoarce la Washington pentru a participa alte activități publice cum au fost atunci turneele pentru promovarea obligațiunilor de război.

Întors pe Teatrul Pacificului de sud-vest, având un nou P-38 Lightning, Bong aplică imaginea lui Marjorie pe nasul acestuia și îl numește "Marge". Prima sa victorie vine pe 15 februarie, pe raza Capului Hoskins-New Britain, când doboară un vînător Tony. Pe 28 februarie, incendiază la sol un avion de transport japonez care avea la bord ofițeri superiori. Avionul imperial aștepta decolarea de pe pista de la Wewak din Noua Guinee. Dar, întrucât victoria a fost obținută la sol, nu i s-a trecut în palmares. Bong obține relativ ușor două bombardiere Sally într-o ieșire peste Tadji, ridicându-și scorul la 24.

Dar, pe 8 martie, își pierde prietenul și camaradul din Pacific, locotenentul colonelul Thomas J. Lynch, doborât de Zero-uri în timpul unei misiuni deasupra portului Aitape din Noua Guinee.

Generalul Kenney îl scoate din nou din acțiune pe Bong și îl trimite la Brisbane să aducă un nou P-38 la escadrilă. În timp ce se afla în Australia, Kenney îl ia pe Dick în vizită la Statul Major al Generalului MacArthur. Apoi, după ce se întoarce în Noua Guinee, obține cea de-a 25 victorie, un avion de vânătoare, deasupra Hollandia, pe 3 aprilie. O săptămână mai târziu, în timpul unui nou atac în Hollandia, Bong obține încă două victorii, plus una "probabilă", ceea ce îi ridică totalul la 27 și depășește astfel recordul Căpitanului Eddie Rickenbacker din Primul Război Mondial, de 26 de victorii.

Numele tânărului american devenise cunoscut în toată lumea. Generalul Kenney se vede obligat să-l scoată iarăși din acțiune și să-l promoveze maior, pe 12 aprilie 1944. La aflarea veștii, Rickenbacker trimite la rândul lui un mesaj de felicitare: "Tocmai am primit vestea că ești primul care mi-a depășit

După decernarea Congresional Medal of Honour. MacArthur îl felicită pe Bong.

recordul din Primul Război Mondial. Am aflat deasemena că ai fost promovat maior. Consider că o meriți pe deplin. Vreau să-ți transmit felicitările mele sincere, cu speranța că vei dubla sau tripla acest succes. Fii la fel de prudent ca și până acum, avem nevoie de tine să te întorci sănătos acasă, după ce vom câștiga războiul. Îmi voi ține promisiunea de a-ți oferi o ladă cu Scotch. Așa că, sper să ne revedem"

Generalul Kenney îi trimite și el lui Bong o ladă de șampanie, iar Generalul Arnold două lăzi de Coca Cola cu mesajul: "Am auzit că preferi acest tip de *refreshment* altora. Meriți din plin să obții ceea ce vrei. Forțele Armate Aeriene sunt mândre de tine." Prima mare conferință de presă a lui Bong are loc la Pentagon, pe 11 mai. Aici Bong îl întâlnește pe Eddie Rickenbacker. Cei doi ași aveau să-și depene experiențele de război stând pe treptele Pentagonului și bând Coca Cola.

Cea mai mare bucurie a concediului din

Bong, MacArthur și Kenney.

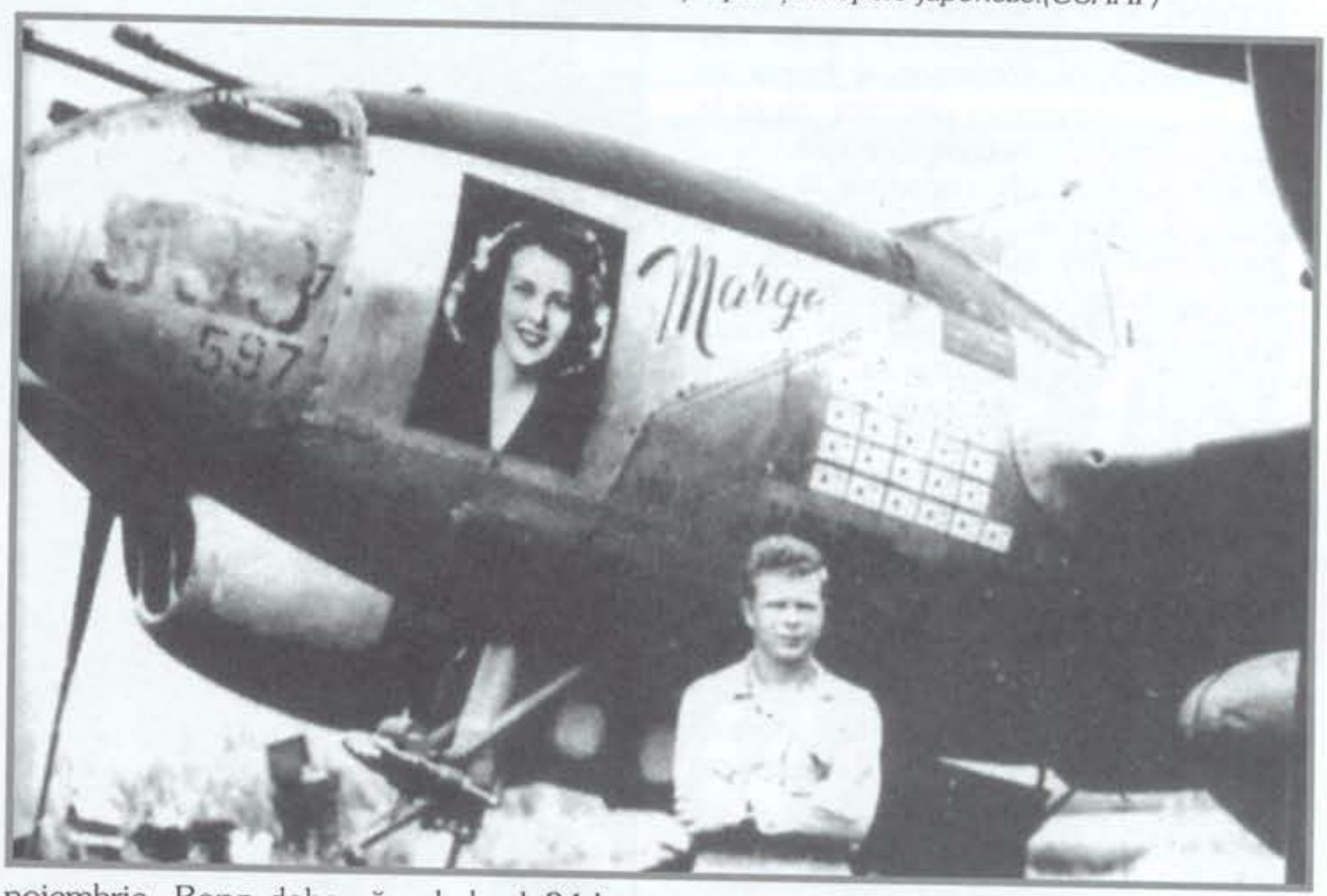
Dreapta jos, vedere a celui de al doilea Marge. De data aceasta numele este scris cursiv și apar și drapele japoneze.(USAAF)

vara lui 1944 a venit, însă, atunci când Marge a acceptat cererea sa în căsătorie, pe 1 iunie.

Pe 10 septembrie 1944, Bong pleacă din nou în Pacific unde Generalul Kenney este acum comandantul Forțelor Aeriene din Estul Îndepărtat, având Statul Major la Hollandia, în Noua Guinee. Bong este numit instructor de trageri și în noua funcție i se permite să-și însoțească elevii în misiuni, interzicându-i-se, însă cu desăvârșire să angajeze lupta aeriană și având doar dreptul de a se apăra, în cazul în care era atacat. Când, pe 10 octombrie, americanii lansează un raid aerian la mare distanță, având ca țintă rafinăriile de petrol de la Balikpapan - Borneo, japonezii pierd 61 de avioane și americanii 5. Doi dintre vânătorii inamici sunt doborâți de Bong într-un atac agresiv, ceea ce îi ridică la 30 numărul victoriilor. Enervat, Kenney îl consemnează pe aerodrom, pe veci.

Abia pe la jumătatea lui octombrie Bong, care acompania escadrila ca nenavigant, l-a convins pe Kenney să-l lase să participe la lupte. Obține imediat trei victorii în două zile! La sfârșitul lui octombrie, baza Tacloban fusese lărgită și întărită cu noi P-38. Pe 10 noiembrie, Bong doboară cel de-al 34-lea avion, un Oscar, peste Golful Ormoc (Leyte), în timp ce escorta bombardiere care atacau un convoi japonez. În dimineața următoare încă două. Puțin înainte ca Bong să doboare cel de-al 36 avion, generalul Kenney se deplasează personal la Generalul MacArthur pentru a-i solicita ca Bong să fie răsplătit cu "Congressional Medal of Honor". Nici o lună mai târziu, pe 12 decembrie 1944, MacArthur îi conferă personal decorația lui Bong pe aerodromul de la Talcloban din Leyte: "Maior Richard Ira Bong, ai fost stăpânul cerului între Noua Guinee și Philipine, te introduc în societatea celor mai bravi dintre bravi, purtătorii Medaliei de Onoare a Congresului Statelor Unite!"

Pe 7 decembrie trupele americane au o zi fastă debarcând la Ormoc în Leyte, zi în care Bong își adjudecă un bombardier Sally și un vânător Tojo. Opt zile mai târziu, decolând de pe aerodromuol Dulag (de asemenea amplasat în Leyte), Bong doboară un Oscar deasupra insulei Panabulon în Philipine. În cele din urmă, reușește să mai doboare un Oscar deasupra localității San Jose din insula Minodora. Când Generalul Kenney a auzit că Bong are deja 40 de victorii la activ, i-a ordonat să lase avionul pe aerodromul Tacloban și să nu se mai urce niciodată în el! Războiul se terminase pentru Bong, la ordin, iar el avea să se întoarcă acasă ca "America's Ace of Aces". Avea doi ani de război și peste 200 de misiuni. Trebuie spus că două sute de misiuni în Pacific era o cifră, nu ca pe continent. Bong acumulase pe parcursul acestora aproape 600 de ore de zbor! Palmaresul: 40 de victorii sigure, șapte probabile, unsprezece avioane avariate.



Bong la bordul P-38F-5 42-12644 în martie 1943. (USAAF)

Pe 29 decembrie 1944, puțin înainte de miezul nopții, Generalul Kenney își ia rămas bun de la Bong în timp ce acesta se îmbarcă pentru zborul de întoarcere definitivă în SUA: "So long, Dick, sper să ne revedem în curând. Salută-i pe părinții tăi din partea mea", a spus Kenney, făcându-i ca de obicei cadou niște sticle de Coca Cola.

Bong aterizează în SUA în ajunul anului nou 1945 și se îndreaptă spre Washington unde i se face o primire trimfală în stil american, și unde as-ul își prezintă raportul Generalului Hap Arnold. După obișnuitele întâlniri publice, ajunge cu trenul la Superior

pe 14 ianuarie. Bong își petrece restul lunii terminând pregătirile de nuntă cu Marge, care tocmai absolvise liceul, și mergând la vânătoare și pescuit.

Pe 10 februarie 1944 Richard și Marjorie se căsătoresc la Concordia Lutheran Church din Superior. Luna de miere și-o petrec în California de vest, cu opriri la Hollywood și Sequoia National Park.

Odată cu terminarea concediului, Bong este numit la Secțiunea de Testări Aeriene de pe aerodromul Wright Field de lângă Daytona, Ohio, acolo unde jet-ul revoluționar Lockheed P-80 "Shooting Star" era în plină campanie de testări. Pe parcursul următoarelor luni Dick este absorbit de studiul teoriei propulsiei prin recție. La jumătatea lui iunie, Bong trece la testele propriu-zise, direct pe aerodromul fabricii, acolo unde, Locotenent-Colonelul C.J. Langmack, șeful departamentului militar de la Lockheed, se ocupa de tot ce mișcă. Între 7 iulie și 6 august Bong efectuează patru ore de zbor cumulat pe P-80, în timpul a 11 zboruri test.

Pe 6 august la ora 14.30, Bong punea în vânt botul "Shooting Star"-ului său pe pista cu numărul 33 de la Lockheed Air Terminal și băga motorul în plin. Două minute mai târziu, avionul era făcut zob și trupul lui Bong, parțial înfășurat în parașută, zăcea la treizeci de metri de motorul avionului.

Marge avea să afle vestea de la radio, zece minute mai târziu...

Aeroportul din Superior, Wisconsin, îi poartă azi numele. În Poplar, orașul său natal, o cameră memorială din incinta liceului, găzduiește uniforma sa, 26 dintre decorații, fotografii, decupaje din ziare și chiar un fragment din P-80-ul din 6 august.

În mod bizar, și total nedrept, Dick Bong a împărțit titlurile presei din 6 august 1945 cu evenimentul ce avea să schimbe lumea: bomba de la Hiroshima... Los Angeles Time ca și altele avea însă să scrie cu litere mari : "Maiorul Bong a murit în accident de avion", pentru ca abia apoi să titreze : "Sfârșitul războiului se apropie, noua bombă atomică a fost lansată la Hiroshima". Un omagiu rar și care pare și astăzi incredibil.

Marge Bong Drucker, astăzi în vârstă de 78 de ani, este editoarea unei reviste despre înmulțirea câinilor boxer. Își amintește că a fost total fermecată de Bong pentru că acesta era "modest, însă nu timid, temperat, însă nu confuz, mândru, dar nu arogant". Uf, ce descriere! Cu adevărat un om de 24 de carate, acest Richard Ira Bong! Marge s-a recăsătorit în 1954, atunci când a și început editarea revistei pentru câini boxer, și prin '85, convinsă de Joyce Brickson, sora lui Dick, a venit la Wisconsin pentru a pune bazele unei colecte de fonduri. Scopul era dublu: construirea unui pod care avea să poarte numele lui Dick și avea să facă legătura între Superior și Duluth și construirea unui centru memorial, care, printre altele, să găzduiască și epava restaurată a avionului P-38.

După ce a fixat imaginea logodnicei sale pe nasul Lightning-ului, Bong îi scria mamei sale: "Sper că nu i-am adus prea multe neplăceri lui Marge... însă sigur arată mult mai bine decât toate celelate femei goale pe care le poți vedea pe avioanele de aici!"

Toate proiectele lui Marge au reușit până la urmă, chiar dacă nu s-au strâns decât 250 000 de dolari din cei peste două milioane și jumătate care erau necesari. Pe 19 iunie 1992, Marge împreună cu pilotul de încercare Tony LeVier și mulți alți veterani piloți de Lightning au fost prezenți la Chino pentru dezvelirea P-38-ului memorial.

P-38-ul restaurat l-a avut la comenzi pe Bill Dods.

Chipul tinerei Marge a zburat din nou, mângâiat de aerul călduț al Californiei, în amintirea celui care a fost Richard Ira Bong, cel mai mare și cel mai iubit dintre așii americani.

(Noi fotografii și date în numărul viitor).

Marge și Dick Bong la puțin timp după zborul efectuat împreună cu un P-38 de la fabrica din Burbank.

Povestiri despre aeronavele care au rămas la sol

Caproni Ca 183Bis

Caproni Ca 183bis era destinat a fi un interceptor de mare altitudine, care urma a fi echipat cu un motor german în linie Daimler Benz DB 605 de 1250 de cai putere. Pe lângă acesta, un motor în stea Fiat A. 30, de 700 de cai putere, trebuia să activeze un compresor Campini.

Construcția la acest avion a început în 1943, însă nu a fost niciodată terminată.

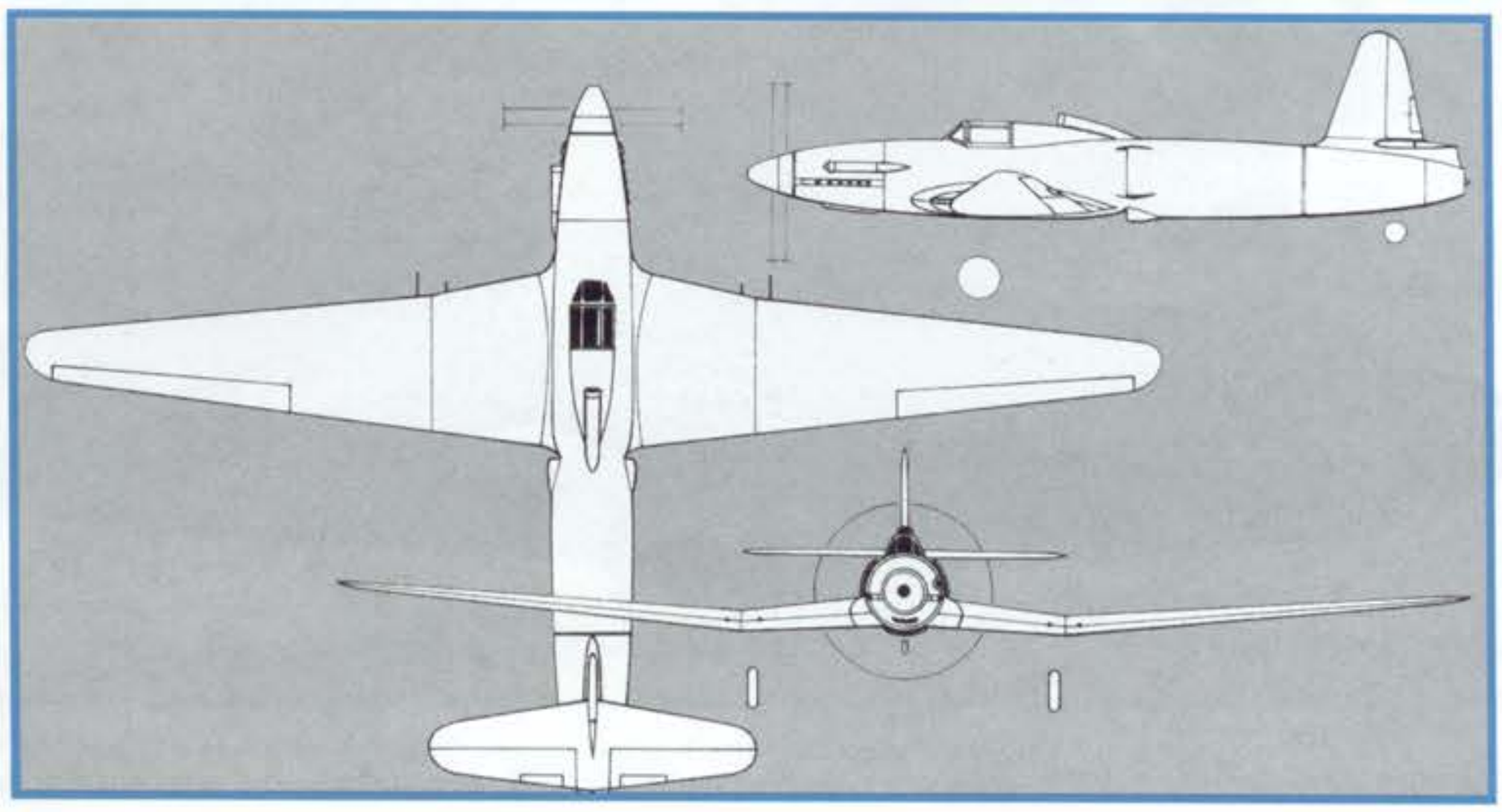
Compresorul, același ca și pe Campini N.1, ar fi adus, în teorie, un plus de 100 de kilometri la oră, peste viteza normală atinsă doar cu motorul clasic.

Fuzelajul avea câteva elemente originale: priza de la carburator se găsea deasupra cabinei, și trei prize de aer pentru compresor ar fi trebuit să fie amplasate pe laterale și sub fuzelaj.

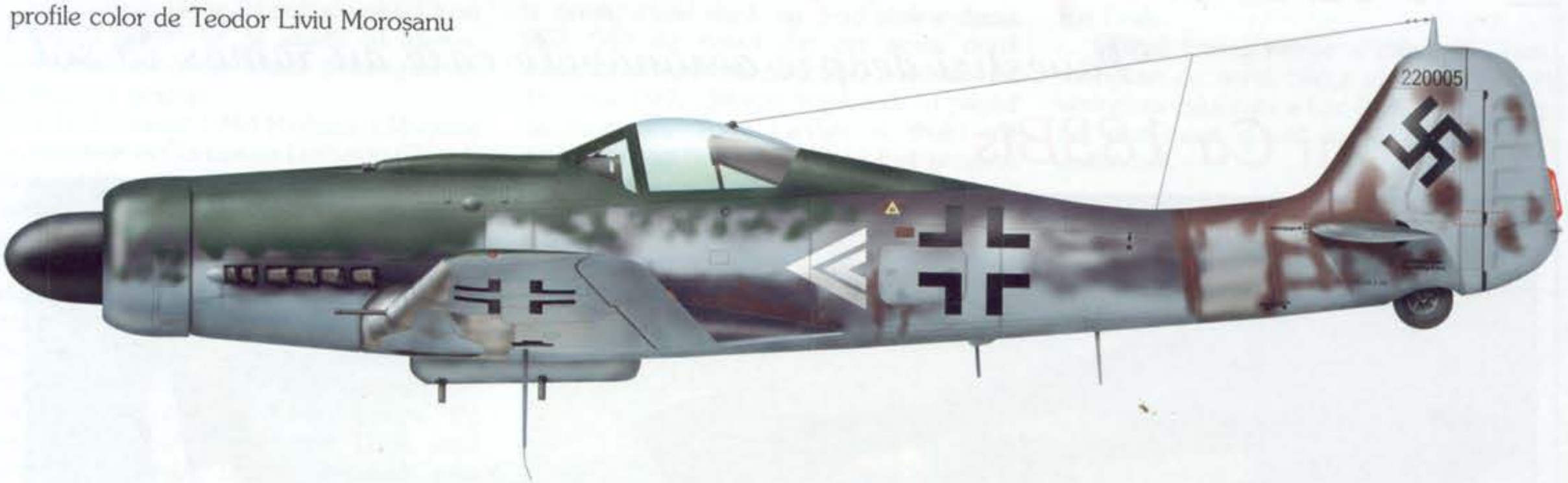
VIteza maximă estimată era de 730 de kilometri pe oră, la o rază de acțiune de 2000 de kilometri.

Nu mai puțin de cinci tunuri de 20 de milimetri ar fi format armamentul acestui ciudat avion. Patru în aripi și unul dispus să tragă prin axul elicei cu cinci pale.

Avionul era calculat să cântărească în jur de 7 500 de kilograme.



profile color de Teodor Liviu Morosanu



Focke-Wulf 190D-11 la Bad Worishofen, Germania 1945. (W.Nr.220005).

Focke-Wulf 190D-11 "Rote 4" din JV 44, la Munchen-Reim în mai 1945. (W.Nr.170933).

Fw 190D-9 (W. Nr. 500570) din II/JG 6, capturat de americani la Furth în Germania, mai 1945.

Fw 190D-9, aparținând JG 2, echipat cu dispozitivul ETC 504, pentru lansarea unei bombe de 250 Kg în timpul operațiunii Bodenplatte.

Focke-Wulf Fw-190 Dora-9

de Mihai Aldea

În ciuda incontestabilelor sale calități de avion de vânătoare și vânătoare-bombardament, Focke-Wulf-ul 190 A cu motorul său BMW 801 (vezi Aeromagazin nr.2) avea barat drumul către statutul de avion de interceptare de mare altitudine tocmai din cauza instalației sale de propulsie, motorul BMW 801F de 2400 cai putere rămânând în fază experimentală, în timp ce bombardamentele de mare altitudine ale aliaților, în special ale americanilor, erau din ce în ce mai frecvente, mai precise și mai greu de combătut. Germanii luaseră cunoștință între timp și de progresele înregistrate cu programul super-bombardierului strategic B-29 și nu aveau nici un motiv să considere că americanii nu-l vor folosi într-o zi împotriva lor (deși acest lucru nu s-a întâmplat niciodată).

Constructorul Tank propune ca soluție în vara lui 1943 un Focke-Wulf Fw 190 cu motor Daimler-Benz DB 603. RLM-ul opune rezistență, se spune, din considerente politice, această motorizare fiind cea mai puțin agreată. Lui Tank îi rămân astfel la îndemână doar motoarele BMW-801 și Junkers Jumo 213, urmând ca DB 603 să fie dezvoltat pentru o serie restrânsă. Au rezultat trei versiuni de Fw 190: Fw 190B cu motor BMW 801 supraalimentat, Fw 190C, cu motor DB-603 și Fw 190D, cu motor Jumo 213.

Dintre acestea s-a impus Dora, cu motor în linie Jumo 213, versiune pe care Tank a considerat-o tot timpul un avion de trecere spre Ta 152, cu motor DB 603.

Constructorul Tank și inginerul Rudolf Blaser, șeful programului, au realizat noua versiune montând pe un fuzelaj de Fw 190 A-7 un modul motor-radiator prins în patru puncte pe cadrul para-foc al avionului, lungind fuzelajul pentru menținerea unui centraj corect și sporind suprafața ampenajului vertical. A rezultat versiunea Fw 190D-1, din care au fost construite doar câteva exemplare pentru evaluări. În serie va fi construită, începând din august 1944 versiunea Fw 190 D-9, imediat următoare celei de mai sus, fiindcă n-au existat D-uri intermediare.

În urma modificărilor a rezultat un avion cu o linie inconfundabilă, pentru unii mai puțin reușită de cât aceea a Focke-Wulf-urilor 190 cu motor în stea, pentru alții nemaipomenită prin agresivitate. În același registru critic s-a considerat că avionul a pierdut din manevrabilitate (în special din viteza de ruliu), dar mai ales din puterea de foc, având două tunuri Mauser MG 151/20E mai puțin. Piloții l-au privit și ei cu suspiciune la început, având în vedere motorul în linie, de bombardier, instalat în înșelătorul capotaj de motor în stea.

Dora-9 era însă un vânător formidabil. Motorul Jumo 213 A-1 dădea 1776 CP la decolare și 1600 la 6 000 de metri. Injecția

"Schwarze 12", un D-9 cu W.Nr. 500570, fotografiat la Furth pe 8 mai 1945.

Focke-Wulf Fw 190D-9
copyright Aeromagazin 2002

Papagei Staffel. *De la stânga la dreapta: Lt. Karl-Heinz Hofmann, Hptm. Klaus Faber, Lt. Heinz Sachsenberg și Hptm. Waldemat Wubke pe 1 mai 1945 la Ainring. (colecția K. Faber)*

de metanol, realizată cu o instalație MW 50 permitea creșterea puterii nominale la 2740 CP la nivelul mării și la 2000 CP la 5500 de metri. În acest regim motorul putea funcționa nu mai puțin de 40 de minute, însă nu mai mult de 10 minute continuu. În aceste condiții avionul putea atinge o viteză maximă de 692 kilometri pe oră la 11 300 de metri și de 709 kilometri pe oră la 10 000 de metri. Viteza avionului la sol era de 535 kilometri pe oră iar la 6 600 de metri Fw 190 D-9 atingea 685 kilometri pe oră, ajungând la această altitudine în șapte minute și jumătate, viteza de urcare inițială fiind de o mie de metri pe minut! Plafonul maxim de zbor era de 12 000 de metri, iar autonomia de 835 de kilometri.

Armamentul "rămas" după remotorizare era constituit din cele două mitraliere grele Rheinmetall MG 131 de 13 mm, cu 475 de cartușe, instalate în capota motorului și două tunuri Mauser MG 151/20 de 20 mm, cu 200 de proiectile, din aripi. Cu acest armament, Dora-9 încă mai putea susține cele 16 secunde de foc continuu...

Sub fuzelaj avionul putea transporta obișnuita bombă de 500 de kilograme.

Greutatea maximă la decolare a unui Fw 190 D-9 era de 4840 de kilograme, avionul fiind blindat în mod judicios, pilotul bucurându-se de protecția unei plăci de 14 milimetri grosime pentru umeri și cap și 8 milimetri pentru scaun și părțile laterale. Motorul era și el protejat, mai ales sensibilul radiator de apă, înconjurat de inele din tablă de 8 milimetri, atât de sensibil încât lui Theo Niebel de exemplu, locotenent în 10./JG 54, cariera de pilot în Luftwaffe i-a fost curmată la 1 ianuarie 1945, în plină Operațiune Bodenplatte, de o potârniche.

Fabricația în serie a Focke-Wulf-urilor 190 Dora-9 a început simultan la uzinele de la Marz, Cottbus și Kassel-Waldau, dispersarea producției fiind ulterior atât de mare încât subansamble s-au produs și în Franța, la Brandt (SNCA du Centre). În decembrie 1944 numai uzina de la Marienburg scotea opt Dora-9 pe zi! Nu mai puțin 2700 de avioane au fost fabricate în ultimele luni de război și aceasta în condițiile în care Armata Roșie capturase deja o treime din totalul uzinelor de aviație germane! De fapt sovieticii au capturat în Prusia Orientală un număr important de avioane Fw 190 D-9 pe care le-au folosit atât pe front cât și după aceea, până în 1948, ca avioane-torpilor în Aviația Marinei din Baltica. Deși Clostermann afirmă că au fost întâlnite avioane Dora-9 la începutul lui 1944, în fapt producția de serie a început abia în august acel an, prima unitate la care au ajuns avioane Dora-9, prin octombrie, fiind III/JG.54, acestea echipând ulterior II/JG.26 (din ianuarie 1945), JG.2 și JG.301, în chiar ultimele săptămâni de război. Prima confruntare cu inamicul au avut-o Dorele din II/JG.26, încheiată cu doborârea a 4 bombardiere Lancaster și un Mosquito Pathfinder, pentru un singur Focke-Wulf pierdut. Ultima unitate care a primit avioane Fw 190 D-9 a fost JG.6, nu mai puțin de 150. Situația catastrofală a aprovizionării cu carburant nu permitea însă decolarea a mai mult de o patrulă o dată.

Nici situația operativă pe ansamblul ei, pe ambele fronturi, caracterizată printr-un haos total, n-a permis utilizarea eficentă a noii versiuni Langnase, piloții germani fiind copleșiți numeric de inamic. Semnificativă în acest sens este ciocnirea de lângă Lingren din 29 decembrie 1944, cauzată de o eroare de dirijare de la sol, dintre avioane ale Stab./III JG.54 și II/JG.54 și o imensă formație de Spitfire, cărora, la alarmă, li s-au adăugat o mulțime de avioane Typhoon aflate în zonă. Copleșiți, *die Grunherzfliegers* pierd 16 piloți printre care și pe Robert "Bazi" Weiss, pe un Fw-190 D-9 "zece negru" (vezi Aeromagazin nr. 3,

Schwarze 1, văzut din partea dreaptă, în culorile obișnuite ale Papagei Staffel.

"Rote 13", WNr. 400240, Papagei Staffel, JV 44

coperta IV). Pe de altă parte, multe avioane Dora-9 rămân în linia a doua, pentru misiuni de protecție a vulnerabilelor Me-262 cărora, în sfârșit, li se recunoscuse calitatea de avion de vânătoare! Printre acești paznici de lux s-au numărat și avioanele din faimoasa Papagei Staffel (Escadrila papagalilor...), mai riguros numită Sachsenberg Schwarm (fiind comandată de locotenentul Heinz Sachsenberg), având obligația să facă protecția la decolare și aterizare a avioanelor Me-262 din dotarea JV 44 comandat de generalul-locotenent Adolf Galland. Cele patru avioane din Schwarm (că atâtea au fost!) aveau pictate peste vopseaua Lichtblau 76 de pe intrados dungi roșii și albe, ca să fie ușor de recunoscut de mult prea tinerii, mult prea speriații și mult prea puțin instruiții servanți de Flak de la sfârșitul războiului...

Dintre "papagali" (apelativul în fonie al formației, nu vreo aluzie!), a supraviețuit doar Waldemar Wubcke, de pe Dora-9 „1", evident roșu (vezi, Aeromagazin nr.3, coperta IV).

În haosul de care vorbeam, nu doar piloți de vânătoare trecuți pe Dora-9, de talia lui Barkhorn, de altfel mutat în scurt timp pe Me-262, n-au mai apucat să obțină vreo victorie, ci formații întregi trimise în misiuni pripite n-au avut parte de mai mult succes.

A fost și cazul faimoasei Operațiuni Bodenplatte (piatră de mormânt) din 1 ianuarie 1945, percepută de piloții aliați drept o teribilă lovitură (germanii au atacat cu 650 Fw 190 și 450 Bf-109, distrugând 800 de avioane anglo-americane și pierzând 250). În realitate a fost vorba de un semi-eșec, așa cum au fost toate contraloviturile germane din ultimele luni de război. Pentru unii dintre piloții Luftwaffe-i, a fost chiar o repetare a penibilei prestații din ziua debarcării, fiindcă Josep "Pips" Priller, cel care încercase să-i oprească pe aliați în Normandia cu două Focke-Wulf-uri, decolat în trombă cu 57 de aparate Dora-9 ca să lovească concentrările de avioane anglo-americane de la Grimbergen, lângă Bruxelles, nu numai că pierde șapte avioane pe drum, doborâte de Flak-ul propriu, de pom-pom-urile navelor britanice și de potârnichile de prin tufișuri, dar nu găsește pe aerodromul-țintă decât patru Fortress-uri obosite, un Mustang rătăcit și un Electra de legătură...

În "Marele Circ", Clo-Clo vorbește despre tot felul de avioane Dora având în primul rând diferite formule de înarmare. Erau ultimele prototipuri și exemplare din serii restrânse pe care le-a mai putut da industria aeronautică germană înainte de capitulare. Au apărut astfel, două Dora-10 cu un tun MK 108 de 30 mm în motor și două tunuri MG 151 pe aripi, șapte Dora-11 cu motor Jumo 213 forțat cu MW-50, cu tunuri doar în aripi (câte două MG 151 și MK 108), câteva Dora-12 cu compresor în trei trepte, motorul dând 2060 CP la decolare, echipat cu un tun MK 108 în motor și două MG 151 pe aripi, versiune de vânătoare-bombardament capabilă să scoată 680 kilometri pe oră la 10 000 de metri și produsă la Arado și Fiesler și iarăși două Dora-13 cu motor Jumo 213 EB, cu un singur tun în motor.

Planuri au fost pentru Dora-14 și 15 cu motoare DB 603 E și G, iar câteva D-9 și D-12 au fost echipate cu radar pentru vânătoarea de noapte (D-9/R-11 și D-12/R-11).

Până la sfârșitul războiului au fost construite între 650 și 700 de avioane Focke-Wulf Fw-190 Dora, din toate versiunile. Multe dintre ele s-au consumat în conflict, cele capturate de ruși au mai fost folosite un timp, vesticii le-au testat și apoi le-au instalat prin muzee. Nici un D-9 nu mai zboară. S-ar fi făcut pelerinaj. Nici piloți de Dora nu prea mai sunt în viață fiindcă cei mai mulți dintre ei au urcat în puternicele avioane fără prea multă experiență de luptă. Poate de aceea pe unul dintre aparatele tărcate (rote 13) din Papagei Staffel scria misterios : "Rein muss er und wenn wir beide weinen..." (Trebuie să plece deși vor plânge amândoi...).

FT-7P din dotarea forțelor Aeriene Chineze.

Mikoian și Gurevici

MiG 21 "Mongol"

"Povestea Dublei", de Iulian Robănescu

"M-am uitat în sus, am ridicat din umeri. Bătrâna Doamnă era ea însăși o statuie. Lăsa în urmă o existență zbuciumată și aventuroasă, alte avioane nimereau la fiare vechi pentru mai puțin de jumătate din ce se întâmplase în existenta aceea. Unsprezece douăzeci - nu, masivă, cocoșată, tăia cerul cu deriva înaltă. Chinuită de decolări bontisate în limită de viteză, bușită la aterizare cu setea de care numai zelul începătorilor e capabilă, scoasă miraculos din vrie cu tablele forfecate de nituri supuse unor forțe cărora nu erau făcute să le reziste, pusă de două ori pe burtă, săltată pe cricuri, ciocănită la uzină, trimisă iar la zbor, aterizată pe șosea cu ajutajul deschis, asta se cunoaște si rămâne. Era dubla cea mai căutată din regiment, așa chinuită era foarte bine centrată, făcea loopinguri frumoase, rotunde, line, nu scăpa nimeni ocazia unei game de acorbație când zbura cu 1120 (...) dar astea se însumau, reumatisme de avion, la două mii de ore de zbor se însumau într-o rezultantă care putea duce fix în pamânt. Atât doar, ca Batrâna Doamna refuza să intre în pamânt... "

La intrarea în Muzeul Forțelor Aeriene ale Vietnamului, pe un soclu de beton este instalat, complet înarmat, avionul MiG-21 MF 5121 "roșu" care a aparținut pilotului de vânătoare nord-vietnamez (ulterior cosmonaut) Pham Tuan. Pe botul avionului sunt pictate opt stele roșii marcând victoriile pilotului. Una dintre acestea a fost obținută de Pham Tuan în noaptea de 27 decembrie 1972 când, în plină campanie americană de bombardamente asupra Vietnamului de Nord, el a doborât un B-52 G.

Nu a fost doar momentul de glorie al pilotului, ci și al avionului, care și-a dovedit în luptă excelentele calități de interceptor.

Avioanele MiG-21 au fost răspândite în mai toate zonele fierbinți ale planetei, din America Latină până în Orientul Mijlociu și din Africa până în Extremul Orient. Peste tot, ele s-au aflat față în față cu avioanele

Dublă a Forțelor Aeriene Croate, în plină decolare.

Lumii Libere și au constituit adversari redutabili ai acestora decenii de-a rândul.

Evident, fascinația luptătorului singuratic a scos mereu în față interceptorul, în solida tradiție a admirației pentru monolocurile din anii celui de-al doilea război mondial, mai ales într-o perioadă în care nici tehnologiile și nici tacticile de luptă nu ofereau prea multe șanse de afirmare bilocurilor Avioanele Phantom de exemplu, contemporane și adversare ale MiG-ului 21, au fost ani de-a rândul printre puținele de acest fel.

În aceste condiții, "dubla" de MiG-21 a rămas mai tot timpul în umbră, fără ca rolul ei să fi fost mai puțin important, având în vedere complexitatea procesului de formare și pregătire a piloților de supersonice. Mai mult decât atât, avioanele MiG-21, fără să fi fost neapărat vectori ai orientărilor politice, s-au aflat în înzestrarea forțelor aeriene ale unor state cu bugete militare precare și mulți dintre piloții acestora și-au terminat cariera pe supersonice cu dublă comandă fără să fi trecut vreodată în simplă.

9526 în 1990. (foto Iulian Robănescu)

"Fishbed"

Programul MiG-21 a fost inițiat în anul 1953 când constructorii Mikoian și Gurevici au început primele studii privind un interceptor supersonic capabil să combată bombardierele americane stratosferice B-36, B-47 și B-52. Conceptul inițial a suferit mai multe modificări, materializate în câteva prototipuri dintre care cel de-al doilea, E-4, a marcat trecerea la utilizarea unei aripi delta cu săgeată de 57 de grade.

E-4 a efectuat primul zbor la 16 iunie 1956 fiind pilotat de eseiorul Grigori Sedov, iar la 24 iunie același an a fost prezentat la ceea ce occidentalii urmăreau tot timpul cu sufletul la gură, parada aeriană de la Tușino: Este momentul în care în nomenclatorul NATO apare un nou nume, ironic, Fishbed, urmând Superfarmer-ului, care desemna superbul bimotor supersonic MiG-19. Un an mai târziu pilotul Vașin scotea din E-4 2 460 de kilometri pe oră stabilind un nou record de viteză și dând măsura performanțelor avionului în dezvoltare. Un prototip intermediar, E-5, și un altul, cel al primei serii, E-6, vor jalona drumul spre MiG-ul 21, avion de vânătoare-interceptare de generația a doua. E-6, echipat cu un motor RD-11F-300 (AM-11) de 57,40 kN a zburat pentru prima dată la 28 mai 1958 fiind pilotat de eseiorul V.A. Nefedov. Acesta avea să devină și prima victimă a programului MiG-21, pierzându-și viața stupid, la cel de-al șaptelea zbor al prototipului E-6.

Dublă din dotarea VL (Aviația Militară Cehoslovacă).

Producția de serie a noului interceptor (MiG-21F, E-6T Tip 72, Fishbed B) a început în anul 1959 la uzina GAZ-21 "Sokol" din Nijnii Novgorod. În 1960 intră în fabricație de serie MiG-21 F-13, Tip 74, iar în 1961 acesta este la rândul său prezentat la Tușino, devenind Fishbed C. Din 1963 MiG-21 F-13 este livrat la export în Finlanda și țările Tratatului de la Varșovia. În același an avioane MiG-21 sunt implicate în criza din Marea Caraibelor, din 1965 apar în Vietnam, în 1967 sunt folosite de țările arabe în războiul de șase zile, iar în 1971 participă la războiul indo-pakistanez. În 1961 China obține licența de fabricație a supersonicului, iar din anul următor și India. Tot din 1962 acesta este fabricat și în Cehoslovacia sub denumirea de S-106.

Mongol A

Exportul de tehnică militară a fost și pentru Uniunea Sovietică una dintre principalele metode de a-și extinde și întări sfera de influență. Peste ani ea a creat dependențe doctrinare și tehnologice care au lăsat sechele dintre cele mai grave, așa cum a fost cazul industriei aeronautice din fosta Cehoslovacie. În același timp însă, caracteristicile de vânător tactic ale avionului

Superbă fotografie a unei duble ex-RDG-iste, în 1990, la puțin timp înaintea retragerii din serviciu.

MiG-21 precum și prețul său mult mai scăzut în comparație cu cel al aparatelor similare americane sau franțuzești l-au făcut interesant și pentru o serie de state fără prea multe veleități extrafrontaliere.

Prototipul Lancer-ului, în hangar, la Bacău. Are un rezervor suplimentar de 490 de litri.

MiG-21 se afla în același timp în plină extindere și în dotarea aviației sovietice ca "vânător de front", toate la un loc concurând la inițierea dezvoltării unei versiuni în dublă comandă, pentru a nu se repeta dificultățile avute cu formarea piloților de MiG-19.

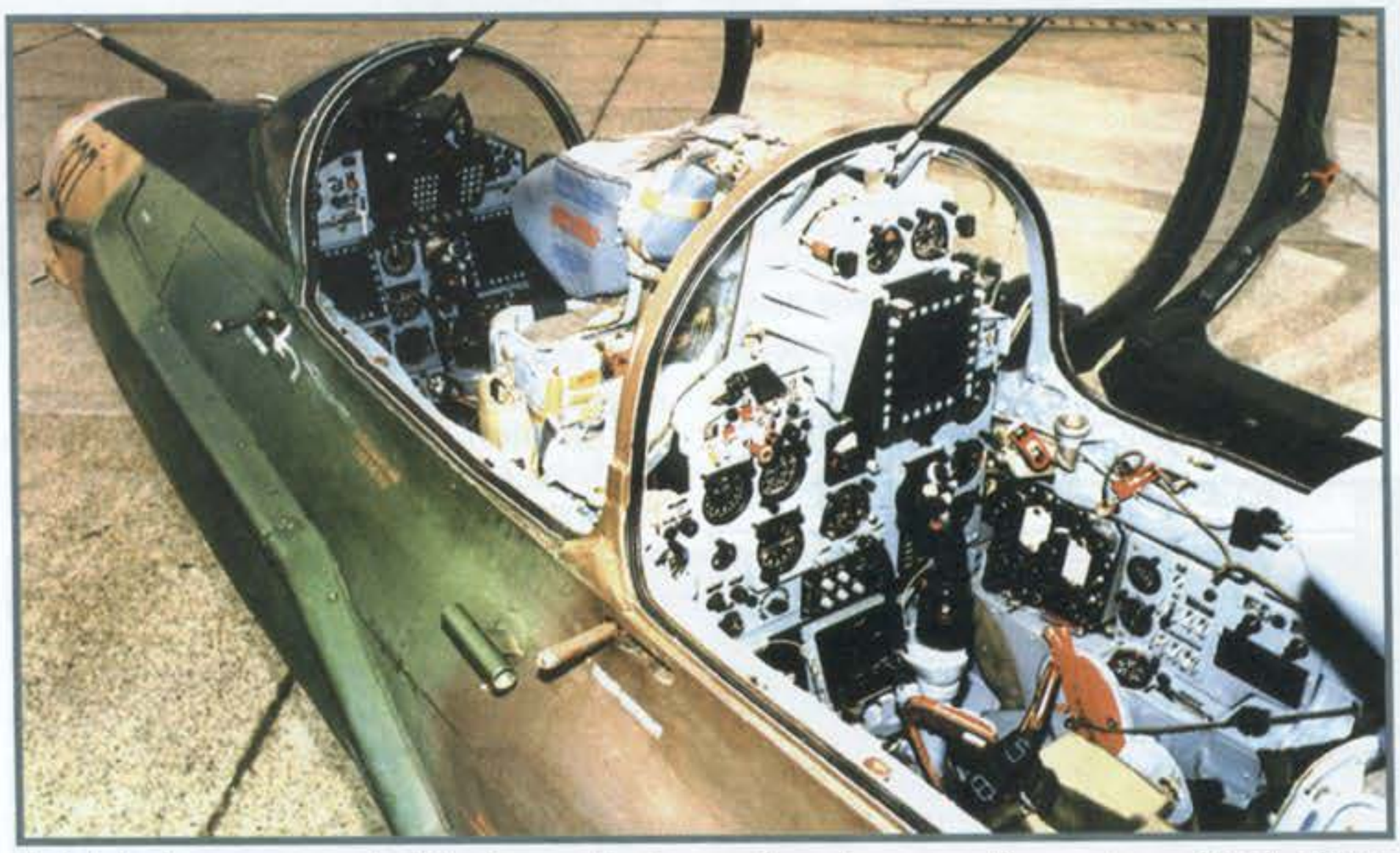
Prototipul MiG-ului 21 cu dublă comandă, E-66 U1 (U de la "ucebnâi"- de școală), a zburat pentru prima dată la 17 octombrie 1960, fiind pilotat de P.M. Ostapenko. El era echipat cu o mitralieră de 12,7 milimetri, armament abandonat ulterior. Avionul de serie, MiG-21U, Mongol A în codul NATO, a intrat în fabricație de serie în anul 1962 la uzina GAZ-31 "Ghiorghi Dimitrov" din Tbilisi, fiind construite 180 de exemplare până în anul 1966. Aceasta a fost versiunea E-6U-1 Tip66-400. Ea a fost urmată de E-6U-2 Tip66-600. Între 1964 și 1966 dubla Mongol A a fost construită și la uzina moscovită GAZ-1 "Znamiia Truda", producția fiind destinată în primul rând exportului.

MiG-21U era echipat cu un motor R-11F-300 de 56,3 kN, similar celui de pe monolocul MiG-21 PF. Greutatea de zbor era de 7800 kilograme, viteza maximă de 2175 kilometri pe oră, plafonul practic de 18 300 de metri, autonomia de zbor de 1210 kilometri, iar factorul de sarcină maxim admis era de 7g. Pentru decolare scurtă dubla beneficia, la nevoie, de sprijinul a două rachete de start SPRD-99 de 23,6 kN fiecare. MiG-21U nu avea armament fix, în schimb păstra capabilitatea de a transporta, folosind cele două puncte de acroșaj de sub aripi, două rachete aer-aer dirijate, în timp ce pilonul ventral era utilizat la transportarea unui rezervor auxiliar de 490 de litri. Amenajarea celui de-al doilea post de pilotaj s-a făcut cu minime modificări ale celulei avionului de bază. Din fericire pentru linia aerodinamică a noii versiuni n-a rezultat o struțo-cămilă ca în cazul bombardierului Il-28 sau mult mai târziu a formidabilului MiG-25. Această menținere în profil s-a făcut însă cu sacrificarea vizibilității pilotului instructor, ameliorată abia ulterior prin instalarea unui periscop escamotabil.

În anul 1961, China, care începuse importul de avioane MiG-21, obține licența

MiG-21 Lancer B înaintea unui zbor demonstrativ pe M.K., în 2001.

Sus: dubla Lancer în hangar la Bacău.
Jos: bordul modernizat al dublei Lancer B.



de fabricație a supersonicului sub numele de J-7. Brusca alterare a relațiilor dintre Beijing și Moscova a dus în epocă la suspendarea oricărei cooperări în domeniul tehnicii militare, însă China, după o scurtă pauză în care se va dedica producției mai abordabile tehnologic a MiG-ului 19, va trece la asimilarea și fabricarea avioanelor MiG-21 în simplă și dublă comandă fără acceptul părții sovietice, făcând din MiG-ul chinezesc un apreciat produs de export, așa cum o să vedem mai târziu.

Dubla MiG-21U a fost folosită sub indicativul E-33 la stabilirea câtorva recorduri FAI pentru piloți-femei. Astfel, la 22 mai 1965 Natalia Prohanova atinge plafonul dinamic de 24 336 metri, iar o lună mai târziu, la 23 iunie, Lidia Zaițeva menține avionul în zbor orizontal la 19 020 metri.

În România, dublele din prima generație, MiG-21U Tip-66-600, intră în serviciu prin importuri succesive, între 1965 și 1968. În prezent, cele mai multe dintre MiG-urile cu dublă comandă de primă generație de prin toate colțurile Pământului au fost retrase din serviciu, unele dintre ele putând fi văzute prin muzeele de aviație din intreaga lume.

Mongol B

Într-o succesiune de generații, cu MiG-ul 9 avion de generația zero și MiG-ul 29 avion de generația patru, ultimul dintre MiG-urile 21 construite în URSS, MiG-21 bis, Fishbed-L, este un avion de generația trei și jumătate, un cu totul alt avion decât ceea ce fusese la timpul său Fishbed-C. Între aceste două extreme constructorii sovietici au încercat să exploateze la maxim potențialul de dezvoltare al conceptului MiG-21, avionul transformându-se de-a lungul

Piloți germani de MiG 21 Mongol.

Culoarea Cerului

Sfârșitul anilor '70 pe aerodromul de la Borcea. D.D., pe atunci căpitan, zboară în cabina din spate a "Bătrânei Doamne". În cabina din față se află maiorul Eugen "Bill" Daniel. *Fragmentul de mai jos, ca și cel din deschiderea articolului sunt extrase din "Culoarea cerului" de Doru Davidovici, editura Militară, București 1981.*

" -Ascultă, am întrebat, cine spune paisprezece mii?

Ce aveam noi de făcut se rezolva simplu, la înălțimi convenabile, opt-zece mii de metri.

-Șaisprezece, poate chiar mai mult- a întărit Bill. Și storc din baba asta tot ce se poate stoarce, ultima oară, nu-mi plac avioanele care mai au douăzeci și cinci de ore de zbor. Coc tot felul de surprize împuțite.

(...) Bătrâna Doamnă aștepta la start, am primit raportul de la tehnic, adică Bill l-a primit, eu mă uitam la avion, douăzeci și cinci de ore, astea se fac repede cu o dublă comandă, cinci-șase starturi, cel mult. Se zbura din plin, ieșeau din ouă idealiste locotenenți proaspeți cu oase moi și puf pe umeri, oasele acelea trebuiau întârite. Asta era Bătrâna Doamnă, o mașină de întărit oase. De tras pene peste puf.
(...)

- În spate, gata.

Am inspirat adânc, aerul din avion mirosea stins a metal cald.

- Și eu gata.

Bill a ieșit în trombă din linie, a întors pe o roată, a blocat bechia în axul pistei.

- Mergem, a spus, l-am rugat să mai aștepte puțin. Cât notez parametrii motorului. Trebuia să apăs, pasta din pixul negru se uscase, sau era pe terminate, speram să țină până jos. Am decolat, pista, hangarele, calea ferată coborând brusc, un tren verde se afunda sub orizont, am zvâcnit dintr-un cerc întunecat de pâclă, Bill trăgea avionul nesfârșit, într-o șandelă abruptă. Am apăsat intercomunicația:

- Ne prăbușim?

- Bine în decolare; prea bine pentru vârsta ei.

(...) Peste umerii lui Bill, prin parbrizul blindat din plexi, tubul Pitot al Bătrânei Doamne se înfingea în albastru foarte gros. Notam datele zborului în urcare, trecusem de zece mii de metri, motorul rula în draci, nasul compresorului lipit de spatele meu, aerul înghețat transformat scrâșnit în flacără aspră, ne despărțea blindajul scaunului, peretele cabinei nu grozav de gros. Pe cupolă se umflau tăcute dâre de gheață; la treisprezece mii în urcare începea să fie frig, l-am rugat pe Bill să treacă pe aer cald, n-a trecut. Temperatura camerelor de ardere, ajutajul, conul, presiunea la ulei, unsprezece douăzeci nu avea manometru de ulei în cabina a doua.

- Ascultă, am spus, am ținut ochii fix în turometru. De când ai cuplat forțajul, până la cinci-șase mii de metri. De mult n-am mai văzut un motor atât de stabil. Cu parametrii apropiați de ideal. Lasă-mi și mie avionul.

N-a răspuns, am simțit în mască, amestecân-du-se cu oxigenul, miros de email încins. Cinsprezece mii, dubla urca în aceeași pantă abruptă, o mie șase sute de kilometri pe oră, la înălțimea asta începe să fie prea puțin.

Mă rog, Bill știa ce face.

Am tras vizorul fumuriu pe față, soarele era foarte aspru și foarte aproape, avea margini ascuțite, agățau colțul pleoapelor, am presat ușor palonierul în stânga, speram că Bill n-o să simtă, n-a simțit, botul avionului luneca lin, s-a orprit în discul incadescent. Ne duceam în el, orbiți.

- Bravo! a făcut Bill.

N-a scos avionul de pe traiectoria aceea care mergea drept în soare.

- Cât urci, am întrebat, depășeam optsprezece mii de metri, avionul se lăsa moale pe aerul sărac, botul cobora foarte ușor; trasa o linie întunecată pe discul alb al soarelui.

- L-am lăsat la tine, a spus Bill.

Am strâns manșonul manetei de gaze până am simțit metalul zimțat intrând în palmă. Bătrâna Doamnă urcase singură trei mii de metri de aer încremenit fără să legene odată din planurile boante (...)

- Pentru Dumnezeu, m-a întrerupt Bill, n-ai învățat încă deosebirea dintre un avion zburat numai de piloți antrenați, și dubla asta bușită de toată lumea? Făcută poștă și trântită cu mult zel, și...

(...) M-am întins iar, pleoapele strânse, am auzit în întunericul roșu sunetul motoarelor urcând, poticnindu-se brusc, stins apoi într-un șuierat lung, ascuțit, de ce opreau? Din cauza căldurii, ziua mirosea a benzină, a petrol ars, a iarbă uscată, pentru ce mă bucur azi, exact pentru ziua cu miros de iarbă uscată. Atunci a venit dinspre zebră Ion Anechitei, m-a împins cu vârful bont al ghetei de zbor și a spus că în zona doi a căzut Bătrâna Doamnă.

Sus: Jagdfliegergeschwader 1 pe 26 septembrie 1990, în timpul unificării Germaniei.
Jos:MiG-21 UM din ML (Aviația Militară Maghiară) cu vechile însemne, în 1990.

anilor dintr-un vânător-interceptor pur, într-un aparat de luptă polivalent.

Astfel, monolocul a fost construit în mai multe versiuni, permanent ameliorate sub aspectul performanțelor de zbor, al avionicii și armamentului, în vederea îndeplinirii unui spectru din ce în ce mai larg de misiuni: MiG-21PF (Fishbed-D), interceptor pentru orice vreme, MiG-21PF (Fishbed-E) individualizat de noua derivă de mari dimensiuni destinată îmbunătățirii stabilității longitudinale la viteze mari, MiG-21 PFM (Fishbed-F) cu radar de tip R2L, MiG-21R (Fishbed-H) de recunoaștere, echipat cu un motor RD-13-300 și cu o gamă largă de containere cu echipamente specifice, MiG-21PFMA (Fishbed-J), avion polivalent cu motor R-11F2S-300, cu patru puncte de acroșaj sub aripi pentru rachete Atoll și un tun cu două țevi Gș-23 de 23 mm, MiG-21MF (Fishbed-J), MiG-21RF (Fishbed-H), MiG-21SMB (Fishbed-K), un ameliorat, în serviciu din 1971 și, în sfârșit, MiG-21bis (Fishbed-L), avionul polivalent de generația trei și jumătate, de care am amintit.

MiG-21 UM Mongol B din dotarea PWL (Forțele Aeriene Poloneze).

Dezvoltarea monolocului a fost evident urmărită de realizarea mai multor versiuni cu dublă comandă. Prima dintre acestea a fost MiG-21US (E-6US Tip68) care rezolva într-o oarecare măsură lipsa de vizibilitate a instructorului prin instalarea unui periscop utilizat la decolare și aterizare, de fapt o oglindă care se ridică deasupra cupolei reflectînd imaginea într-o alta, aflată pe planșa de bord.

În nomenclatorul NATO, această dublă avea să fie denumită Mongol-B, ca și dubla MiG-21USM, deși deosebirile ei față de MiG-urile din primele serii, altfel minime, n-o îndreptățeau la aceasta. Adevărata dublă Mongol-B va fi aceea provenită din MiG-ul 21MF și denumită MiG-21UB. Tot din MiG-ul 21 MF a derivat și dubla MiG-21 UM (E-6UM) cu versiunile Tip69 (1972) și Tip69A (1974). MiG-21UM este un avion de antrenament avansat ce păstrează în mare măsură caracteristicile și performanțele ultimelor versiuni ale MIG-ului 21 monoloc. Dispunând de patru puncte de acroșaj sub aripi, această versiune poate fi utilizată și pentru antrenamentul de luptă. MiG-21UM

Sărbătorind 3225 de aterizări în dublă.

Dublă din dotarea ML (Ungaria) cu noile însemne.

este echipat cu un motor Tumanski R-13-300 de 6600 kgf cu forțaj. Avionul are o greutate la decolare de 7640 kilograme, o viteză maximă de 2230 kilometri pe oră, un plafon practic de 15 250 metri și o autonomie de zbor de 1 100 kilometri.

Dublă de MiG 21 la casare

În România dublele MiG-21UM Tip69 încep să sosească din anul 1971.

Mongoli... chinezi și indieni

La începutul anilor șaizeci, bunele raporturi dintre marea Uniune Sovietică și aglomerata Chină Populară au fost aruncate în aer de dispute doctrinare. În anii următori, tensiunea dintre cele două uriașe state comuniste a crescut într-așa măsură încât s-a ajuns la incursiuni ale unor unități de blindate grele de o parte și de cealaltă a frontierei comune. Mai mult, chinezii deschiseseră un adevărat al doilea front ideologic în Europa prin intermediul Albaniei comuniste care nu scăpa nici o ocazie să-i critice vehement pe "renegații revizioniști sovietici" (sic!). În schimbul adeziunii la politica Beijing-ului, Albania primea un ajutor militar consistent (s-a văzut ulterior câte arme aveau albanezii!) în cadrul căruia China i-a furnizat mai multe avioane de construcție proprie, fiindcă de concepție proprie nici nu putea fi vorba.

Când a survenit gâlceava cu sovieticii, chinezii se aflau în plin proces de asimilare a mai multor licențe de fabricație pentru diverse categorii de armament importate din URSS. Printre acestea se afla și avionul MiG-21F-13, a cărui fabricație de serie se pregătea cu ajutorul specialiștilor și a documentației din țara vecină. Ruptura dintre cele două țări a dus la suspendarea colaborării, sovieticii plecând acasă cu tot cu documentație. Pentru chinezi au urmat câțiva ani grei de descumpănire tehnologică, timp în care aceștia s-au mulțumit să producă și să perfecționeze, evident fără aprobarea sovieticilor, mai multe replici autohtone ale unor avioane importate din URSS, unul dintre cele mai cunoscute fiind J/A-5 Fantan, replică a MiG-ului 19.

Cu MiG-ul 21 a fost ceva mai greu, mai ales datorită complexității tehnologice a motorului. Prototipul copiei chinezești a interceptorului sovietic MiG-21, purtând denumirea de J-7 a zburat pentru prima dată la 17 ianuarie 1966. Producția de serie a început un an mai târziu, la uzinele din Chengdu, Guizhou și ulterior Shenyang. Această primă versiune a fost exportată în Albania și Tanzania.

Din J-7 (dezvoltat ulterior în J-7II), chinezii au "preparat" la începutul anilor optzeci o versiune pentru export, F-7M. Airguard, vândută în Bangladesh, Iran și Zimbabwe, Pakistanul primind o versiune specială, F-7P.

La 26 aprilie 1984 este scos la zbor J-7 III, tot un MiG-21, dar de data aceasta un MF, din care au fost realizate versiunile F7-3 (pentru export) și J-7E, aceasta din urmă având un nou tip de aripă. Față de MiG-urile originale, caracteristica tuturor acestor replici chinezești este folosirea de echipamente, instalații și avionică de proveniență occidentală. Aceeași îmbinare de tehnologii caracterizează și versiunea chinezească a dublei sovietice MiG-21U, denumită JJ-7 (FT-7), al cărei prototip a fost scos la zbor la 5 iulie 1985. JJ-7 (FT-7), construit de Guizhou Aviation Industrie și promovat la export de CATIC (China

Sus: în muzeul de la Kbely o dublă VL (Cehoslovacia).
Jos: o altă dublă din fostul RDG LSK/LV, MiG-21 UTI, în zbor.

CATIC - Guizhou JJ-7/FT-7. (foto CATIC)

National Aero-Technology Import and Export Corporation) este echipat cu un motor Chengdu Wopen 7B (BM) de 43,15 kN (59,22 kN în forțaj), are o greutate maximă la decolare de 7590 kilograme, o viteză maximă de Mach 2,05 și o autonomie de zbor, cu rezervor ventral de 720 de litri, de 1459 kilometri. Factorul de suprasarcină permis, cu două rachete acroșate, este de 7g.

Avionul dispune de trei puncte de acroșaj. Armamentul poate fi compus din câte două rachete aer-aer PL-2 (PL-2B) sau două blocuri de proiectile nedirijate de 57 mm. Pilonul ventral poate susține un rezervor auxiliar sau un tun de 23 mm în container. Aviația militară chineză are în prezent în serviciu aproximativ 50 de avioane JJ-7 răspândite pe la regimentele de aviație pentru asigurarea antrenamentului avansat și de luptă.

India, ale cărei bune relații cu Moscova se datorează în mare măsură nevoii celei din urmă de a compensa imprevizibilul bloc chinezo-musulman de la sud și sud-est, a avut și are o strânsă cooperare tehnico-militară cu Rusia. În cadrul acestei cooperări, India a obținut mai multe licențe de fabricație a unor avioane militare rusești, MiG-ul 21 aflându-se printre ele. În India, producția MiG-urilor 21, care s-a desfășurat între anii 1980 și 1987, atingând un total de aproape 700 de avioane a fost asigurată de HAL (Hindustan Aeronautics Ltd.).

Într-un prospect al Muzeului HAL din Bangalore, unde se află expusă o dublă MiG-21U (U-2974), se apreciază drept prea puțin reprezentativ un MiG cu dublă comandă, în raport cu importanta producție de MiG-uri monoloc din versiunea 21bis, construite la Nasik timp de aproape un deceniu, afirmație în mare parte adevărată, câtă vreme indienii n-au operat modificări sau modernizări pe avioanele construite în licență, așa cum au făcut-o chinezii pe replicile lor. Într-o statistică recentă, India apărea cu 40 de duble MiG-21 U, UM și US încă în serviciu, serviciu care va fi cu siguranță prelungit a-vând în vedere faptul că avionul de luptă LCA va atinge (dacă va atinge...) apex-ul producției de serie undeva după 2010.

Patru continente, treizeci de țări

Reprezentată pe o hartă a Lumii, aria actuală de răspândire a MiG-urilor 21 nu ar fi cu mult diferită de aceea valabilă în urmă cu două-trei decenii, în anii de glorie ai fostei URSS și s-ar suprapune evident peste o hartă a sferei de influență deținute de aceasta în epocă, înglobând state din Europa de Est, America Latină, Africa,

Fotografie inedită pe cerul Touraine-ului: două Mig-21 Lancer B acompaniind un Alpha-Jet de la Tours.

MiG-21U conservat la Zadar (Academia de Aviație Iugoslavă), vechile însemne, 1990.

Orientul Mijlociu și Asia de Sud-Est, răspândire în mod explicabil "amenințată" doar de aceea a puternicului avion polivalent american F-4 Phantom.

În prezent mai sunt în serviciu aproximativ 4 500 de avioane MiG-21 din versiunile terminale, dintre care câteva sute sunt cu dublă comandă, în special MiG-21UM.

Pe multe dintre acestea le așteaptă o lungă și penibilă agonie, forțele aeriene care le au în înzestrare confruntându-se cu dramatice restricții bugetare care nu le permit nici măcar reparațiile curente, cu atât mai puțin susținerea vreunui efort de modernizare. În cazul acestor țări nici cei mai abili analiști politico-militari nu se hazardează să le aproximeze viitorul, incert al acestor avioane care de cele mai multe ori zac la marginea vreunui aerodrom din ce în ce mai puțin folosit.

Alte state fac eforturi să-și mențină operaționale MiG-urile, câte le-au mai rămas, apelând pe cât este posibil la modernizări, multe dintre ele realizate într-o atmosferă cel puțin agitată, dacă nu chiar ostilă, riscul coliziunii între grupurile de interese fiind mereu prezent, de cele mai multe ori cu urmări nefaste pentru programele în curs.

Cum foarte puțină lume știe, de fapt, cât costă un avion militar nou-nouț, rezistența la modernizări este remarcabilă chiar dacă, de exemplu, creșterea performanțelor de luptă și prelungire a resursei pentru încă un deceniu a 125 de avioane MiG-21bis, așa cum prevede programul MiG-MAPO-HAL, la prețul de 1,33 milioane de dolari pe avion, echivalează cu echiparea unei singure escadrile cu un vânător tactic de ultimă generație.

FT-7P din Pakistan Air Force.

Numărul mare de MiG-uri relativ noi aflate în serviciu, combinat cu restricțiile bugetare de care aminteam, au făcut practic inevitabile modernizările și se va vedea peste câțiva ani câte dintre statele care au respins această soluție vor fi găsit resurse financiare pentru ca să achiziționeze altceva decât alte avioane aflate tot în stare de second-hand și pe deasupra nemodernizate!

Propuneri de modernizări ale avioanelor MiG-21 au venit mai alesl din partea constructorului MiG-MAPO, HAL și a celor două firme israeliene specializate în modernizarea a tot ce mișcă de mai mult timp, IAI și Elbit Systems. Aceste programe au fost inițiate la începutul anilor nouăzeci ai secolului trecut, urmărind în principal obținerea unor avioane de tranziție spre aparatele de luptă tactice din noua generație sau evitarea scăderii capacității de ripostă a aviației militare în țările cu dificultăți bugetare majore, așa cum sunt în majoritate statele desprinse din fostul bloc sovietic.

Astfel, MiG-MAPO a propus două programe succesive de modernizare, în primul rând pentru MiG-urile 21bis indiene, MiG-21-93 și MiG-21-98. Bulgaria, Siria și Vietnamul se aflau și ele, recent, pe lista țărilor interesate să-și modernizeze MiG-urile 21 printr-un amestec de tehnologie răsăriteană și occidentală (mai puțin Vietnamul, care avea în vedere o modernizare strict rusească). Laos-ul s-a arătat și el interesat de modernizarea avioanelor sale, inițiind discuții în acest sens cu HAL pentru o aducere în standardul MiG-21-93.

În domeniul modernizărilor, cei mai pragmatici s-au dovedit a fi totuși israelienii. IAI a propus configurația MiG-21-2000, mai apropiată de realitate decât cea rusească, având în obiectiv și prelungirea vieții celulei. După defecțiunea survenită în dezvoltarea programului de modernizare a MiG-urilor românești, în cadrul căreia se ajunsese la stadiul de mock-up, IAI este antrenat în modernizarea unor MiG-uri cambodgiene, printre care și o dublă, program care trenează din cauza lipsei de fonduri la beneficiar.

Realizarea în 1998 de către Elbit Systems și Aerostar a demonstratorului MiG-21bis Lancer III a născut speculații privind posibilitatea de modernizare la acest standard a avioanelor din dotarea Croației, Etiopiei și Ungariei. Succesul de piață al Gripen-ului, previzibil de altfel datorită caracteristicilor și performanțelor acestui minunat avion, a anulat multe dintre ipotezele privind viitorul MiG-urilor 21bis.

Singura realizare concretă și reușită de modernizare a unor avioane MiG-21 aflate în serviciu și redate utilizatorului în noua configurație o constituie desigur îndeplinirea programului româno-israelian DD (Doru Davidovici), de departe și cel mai complex

Dublă MiG-21 în dotare cehă, vopsită festiv.

Sus, în stânga, o formație de F-7P (dubla în frunte) a Pakistan Air Force, cu rachete Sidewinder. Dreapta, cabina nemodernizată a dublei.

MiG-21 UM în dotare vietnameză.

Sus, în stânga,un alt FT-7P din Pakistan Air Force. Dreapta, unF-7/FT-7P cu însemnele a două escadrile 5 și 35 din Bangladesh Air Force

O dublă la Borcea în noiembrie 1990.

Sus: Lancer B al F.A.R. participant la COCH '98 în Slovacia. (foto E. de Kruijff)
Jos: o fotografie clasică de MiG-21 UM din dotarea VVS (Forțele Aeriene Rusești).

dintre toate. Acest program a avut în obiectiv modernizarea a aproape o sută de MiG-uri 21 din dotarea Forțelor Aeriene Române și a fost realizat prin colaborarea dintre firmele Aerostar, Elbit Systems și Elta Electronics.

Programul a început în anul 1993 și este singurul care cuprinde o reapreciere neașteptată a capabilităților unei duble de MiG-21, prin transformarea ei într-un mic Tornado, prin aducerea la standardul Lancer B.

Prototipul seriei de zece avioane Lancer B, MiG-ul 21 327 "negru", a zburat la 6 mai 1996, primele aparate Lancer B intrând în serviciu în același an.

Partea vizibilă a modernizării MiG-ului 21 UM o constituie noua interfață om-mașină, prezentă în ambele posturi de pilotaj și care înlocuiește în mare măsură vechile aparate de bord. În noua configurație, informațiile se vizualizează pe cele două afișaje multifuncționale, color pentru postul de pilotaj din față și alb-negru pentru cel din spate, pe vizorul HUD în cabina din față, în spate informațiile de pe HUD fiind vizualizate tot pe afișajul alb-negru și pe vizorul integrat al căștilor de zbor, deosebit de avansat, de tip Elbit DASH. Lancer-ul B poate transporta o mare varietate de armament ofensiv, utilizând piloni universali, special proiectați, compatibili atât cu armamentul est-european încă disponibil, cât și cu cel occidental, format din bombe ghidate prin laser și bombe cu autoghidare.

De la intrarea lor în serviciu, câteva avioane Lancer A și B au fost implicate în accidente de zbor mult mediatizate. S-a uitat faptul că dacă Lancere avem Lancere se prăbușesc (...), și că este imposibil ca un astfel de avion să se prăbușească din cauza echipamentelor cuprinse în kit-ul de modernizare.

Lancer-ul 327 "negru", prima dintre dublele modernizate la Bacău a fost botezat "Tânăra Doamnă" în amintirea și spre contrastul cu "Bătrâna Doamnă" și cu toate "bătrânele doamne" care i-au luat viața lui Doru Davidovici și tuturor camarazilor săi de la noi și de aiurea.

În procesul de formare și pregătire a piloților, fie ei militari sau civili, zborul în dublă, împreună cu riscurile sale, va rămâne, probabil alte decenii de-a rândul, inevitabil. Din punctul de vedere al eternității, dintr-o sută de ani de aviație, dubla de MiG-21 a format un număr imens dintre piloții ultimei jumătăți de veac, așa cum spuneam, pe toate meridianele Lumii.

Iar pentru că, probabil, nu și-a făcut întru totul datoria, nu poate încă să plece.

Răspândirea dublelor de MiG 21 pe mapamond

Afganistan	10 MiG-21UM
Algeria	25 UM/us
Bangladesh	4 FT-7
Bulgaria	19 UM
Cambodgia	4 UM
China	50 JJ/7
Congo	1 UM
Coreea de Nord	30
Croatia	4 UM
Cuba	15 UM/US
Cehia	20 UM
Egipt	10 UM/US
Etiopia	6 UM
Finlanda	3 UM
Guineea-Bissau	1 UM
India	40 U/UM/US
Irak	neprecizat
Jugoslavia	5 UM/US
Laos	6
Libia	8 UM
Madagascar	2
Mali	1 U
Myanmar (Birmania)	5 FT-7
Nigeria	4
Pakistan	13 FT-7
Polonia	42 UM/US
România	40 UM/US
Slovacia	12 UM/US
Sri Lanka	1 FT-7
Siria	20 UM/US
Ungaria	16 UM
Vietnam	25 UM
Yemen	12
Zambia	3 UM
Zimbabwe	2 FT-7BZ

Noiembrie 1990. Misiunea 55. Primul reporter occidental acreditat să fotografieze pe o bază aeriană din România. Lângă aripa dublei, Jose Maria Fernandez.

Lockheed P-38J-15 seria 42-103993 "Marge", Capt. Richard Bong, Fifth Fighter Command, Cap Gloucester, martie 1944.

Lockheed P-38J-15 seria 42-104012 "Down Beat" Maj. Richard Bong, Fifth Fighter Command, Nadzab, aprilie 1944.

kheed P-38L-1 seria 44-23964, Maj. Richard Bong, h Fighter Command, Tacoblan, noiembrie 1944.

color de Teodor Liviu Moroșanu

Romanian Hobby Center

pentru copilul din tine

Aeromodele
Automodele
Elicoptere
Navomodele
Radiocomenzi
Motoare
Combustibil
Accesorii

De acum ai si tu site-ul tau

www.rhc.ro